4/12 Nur € 4,50

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2012
61. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €

4 191341 104505 04
B13411

Werkstatt

- *Bayrisches Agenturgebäude*
- *Steuerungs-Nothelfer*
- *Uriger Schienenbus*
- *Modellbahn-ABC*

Der MEB-Testreport:

- *ÖBB-1044 von Roco*
- *VT 75.9 von Märklin*
- *Reko-03 in TT von Tillig*
- *Borgward-Tw von Brekina*
- *KEG-7001 von A.C.M.E.*
- *180 in TT von Kühn*
- *Bif-Donnerbüchse von Fleischmann*
- *Knickkesselwagen von Modellbahn Union*
- *35.10 von Roco*
- *DAF-Lkw DO 2000 von Brekina*
- *Mack-B-Kipper von Athearn*
- *Plattenbauten von EE-Designz*
- *Trafostation von Auhagen*
- *Kleinlokschuppen von Hornby*

Fotojagd in der Prignitz 1969
Trabis Pannentour

Wuppertaler Segmentanlage
Auf schmaler Spur zur RhB

Pappmaché und Haselnuss
Grüner Daumen für H0

UNIVERSAL-GENIE
Alpenlok 1044



Die Überlebens-Künstlerin

100 Jahre BR 78

Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket



Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 113. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 130 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Eisenbahn-Romantik-Video-Express 113

Die Zeitschrift: Jubel: 125 Jahre Harzbahnen • Neuheiten für 2012: Bei Märklin- und Trix-Fans sorgen herrliche Epoche-III-Modelle für riesige Freude • Rangiermeister: Vorbild und Modell: Die Baureihe 294 von Märklin

Die DVD: S 3/6 am Rhein • 150 Jahre Ruhr-Sieg-Strecke • 01 1066 • 03 1010 • BR 218 • Sächsische VI K • Gräfenroda – Gotha • Lokschuppen Bebra • DB-BR 65 • Moselstrecke

Video-Express plus ZÜGE im Set
Bestell-Nr. 8113 • € 15,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

Eisenbahn Romantik Züge

Schnupperausgabe für nur € 5,–
bei info@riogrande.de
oder Tel. 07 61/6 96 60 43



Set Eisenbahn-Romantik-Video-Express 96
Aktuell: Ludmillas im Allgäu • Die Grödnertalbahn • Abschied vom 614 und von 50 3655 • 01 509 • 01 173 • Express-Güterzüge Rotterdam – Ruhrgebiet • BR 215 und 241 • Brennerbahn
Best.-Nr. 8096 • € 5,-

❏ **Ja**, ich bestelle hiermit die Schnupperausgabe VE 96 zum Preis von nur € 5,-. Wenn ich nicht widerspreche, erhalte ich den Video-Express ab der nächsten aktuellen Ausgabe zum Abo-Sonderpreis von € 12,75 pro Ausgabe 6 x jährlich frei Haus zugesandt.

❏ **Ja**, ich bestelle hiermit das Set Video-Express 113 zum Preis von € 15,95 (+Versandkosten)

Meine Adresse:

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

LKZ, PLZ, Ort

Telefon-Nr.

Geburtsdatum

E-Mail

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

❍ **Per Lastschrift**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) / Karten-Nr.

Bankleitzahl / gültig bis

Bankinstitut

❍ **Per Kreditkarte (Mastercard, Visa, Diners)**

Nummer / gültig bis

❍ **Per Rechnung**

Obige Abobestellung (Schnupperausgabe) kann ich innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Testausgabe bei der JS-Filmproduktion, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Fax 0761/66310 schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt.

Datum, Unterschrift

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und einsenden an VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81 100, E-Mail: bestellung@vgbahn.de, www.eisenbahn-romantik-club.de

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM









Titel: Baureihe 78 und VT 95 von Fleischmann, V 100, 216 und württ. Fc von Brawa.
Foto: Andreas Stirl



Bahnwelt Aktuell

STUTTGART 21

Die Bäume sind weg

☐ Nun ging es dem Südflügel des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs an den Kragen und auch der Juchtenkäfer muss sich eine neue Bleibe suchen, denn seine angestammte Heimat wurde ab Mitte Februar zu Kleinholz verarbeitet oder bestenfalls umgesetzt. Nun sind die vollendeten Tatsachen geschaffen worden, vor denen sich die noch immer zahlreichen Gegner des Groß-Bauprojekts stets fürchteten. Es begann am 26. Januar 2012 mit der Baumfällgenehmigung im mittleren Schlossgarten durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Am 30. Januar rollten die ersten Bagger an, um den bereits entkernten Südflügel abzureißen, ein letzter Eilantrag gegen den Abriss vor dem Mannheimer Verwaltungsgericht war unmittelbar zuvor abgelehnt worden. Am 15. Januar begann die Polizei, den Schlossgarten zu räumen, um die Baumfäll- und -verpflanzungsarbeiten zu ermöglichen. Zahlreiche Parkschützer hatten seit Monaten dort campiert, um die Rodungsarbeiten zu verhindern. Jetzt steht den weiteren Arbeiten am neuen Stuttgarter Bahnhof im wahrsten Sinne des Wortes nichts mehr im Wege.



Foto: Beytekin

Im Vordergrund ist die gerodete Fläche des Schlossparks zu erkennen, während im Hintergrund die Bagger den Südflügel abtragen.



Foto: Habermann

Es gab noch Widerstand gegen die Baumfällarbeiten.

DB AG

Ausbildung läuft

☐ Seit Jahresbeginn haben in Zwickau die Ausbildungsfahrten auf den neuen Lokomotiven der Baureihe 261 begonnen. Eingesetzt werden die Maschinen derzeit im Nahgüterverkehr nach Mosel und im Raum Chemnitz. Bis zum kommenden Fahrplanwechsel im Dezember sollen alle ehemaligen Bundesbahn-V90 in Zwickau durch die neue Gravita ersetzt werden. Mit den Zwickauer Lokomotiven werden unter anderen mehrere Firmen in der Chemnitzer Region bedient, so auch das VW-Motorenwerk.



Foto: Seraphin

261 012 tauscht am 1. Februar 2012 einige Schiebewandwagen im Anschluss „VW Motorenwerk Chemnitz“ aus.

Foto: Gerlach



Nur selten wird die Henkell-Sektkellerei in Wiesbaden-Biebrich über die Schiene mit Importweinen versorgt. In der letzten Januarwoche 2012 war es wieder einmal der Fall. Für die Bedienung des Henkell-Anschlusses mit französischen Weinkesselwagen nutzte die Brohltalbahn-Eisenbahngesellschaft (BEG) die V100 200, die von der DGEG entliehen ist. Die BEG-V65 (Fristablauf 3. Oktober 2010) wurde im Zusammmenhang mit der Entladungsaktion später nach Würzburg überführt, wo sie untersucht wurde, um über die Durchführung der Hauptuntersuchung entscheiden zu können.



Foto: Seraphin

Am Abend des 31. Januar 2012 wurde der Triebwagen mit purer Muskelkraft in den Ringlokschuppen des Sächsischen Eisenbahnmuseums gedrückt.

SACHSEN

In Privatbesitz

☐ Ende Januar konnte der ehemalige 670 002 mit dem Namen Alma an eine Privatperson verkauft werden. Am 31. Januar 2012 überführte man den Doppelstocktriebwagen mit einer V 100 der Pressnitztalbahn von Dessau nach Niederwiesa. Dort ist der Triebwagen vorerst im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf (SEM) hinterstellt, wo man ihn wieder betriebsfähig aufarbeiten sowie äußerlich herrichten will. In Zukunft sollen über den Verein „Traditionsgemeinschaft Ferkeltaxi e.V." auch Sonderfahrten mit dem Fahrzeug angeboten werden.

K21

Neue Werbelok

☐ Nur für wenige Tage warb 101 001-4 für den „Kopfbahnhof 21 - dem vernünftigen Herzen Europas". Erst eine Kommunikationspanne zwischen Ströer Media und der Deutschen Bahn AG machte diese Lok möglich. Ein Architektenbündnis gab die Lok bei der Firma Ströer, die seit einigen Jahren die Werbeflächen im Auftrag der DB AG vermietet, in Auftrag. Bei Ströer nahm man an der Lok keinen Anstoß und versäumte es, sich bei der Bahn AG eine Genehmigung für die Lok einzuholen. Beim Bahnkonzern war man alles andere als amüsiert, aber da die Lok, die nun für das Gegenkonzept zu Stuttgart 21 warb, im Umlaufplan unverzichtbar war, durfte sie sogar für wenige Tage auf die Strecke, bevor sie Anfang März in einer Halle veschwand, um neu beklebt zu werden. Am 1. April 2012 soll sie wieder auf die Strecke gehen. Ob sie zum Ausgleich künftig für das Projekt Stuttgart 21 werben wird, sei noch nicht entschieden.



Foto: Riegel

Sieht gut aus und dürfte dennoch vergeblich für eine Alternative zum Bahnprojekt Stuttgart21 geworben haben.

Mut zum Hut tut richtig gut



Dr. Karlheinz Haucke

Beim Blättern in DR- und DB-Dienstvorschriften, in Sonderheit im „nur für den Dienstgebrauch" vorgesehenen „Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn" (siehe S. 74 f), stieß ich auf dem Umweg über die „Dienstanweisung für Liegewagenbetreuer der DSG" ganz zufällig auf eine dazwischengerutschte Pressemeldung, die mich unversehens in die Welt der Staaten- und andere Lenker katapultierte.

Wie? Nein, Bundespräsidenten kamen mir da nicht in den Sinn, auch nicht der zumindest vorübergehend am Basel-Syndrom leidende Karl-Heinz Rummenigge. Mein Blick weitete sich vielmehr gen Osteuropa: „Putin Ehrenlokführer" las ich in besagter Meldung und erfuhr, dass er sogar mit Zylinder und weißen Handschuhen gesichtet worden war!

Was man doch alles tut in Wahlkampfzeiten, schoss mir durch den Sinn. Wunderte mich dabei eigentlich nur, dass es diesem Staatsmann ausgerechnet der Adler in Nürnberg und nicht etwa der neueste Breitspurhochgeschwindigkeitszug der Russischen Staatsbahn angetan hatte. Wunderte mich noch immer, als ich endlich auf den Vornamen stieß: Von wegen Wladimir! Jan heißt der Namensvetter und denkt im Alter von zehn Jahren wohl eher weniger an eine Karriere in der Politik.

Schön, dass das Nürnberger DB-Museum unter neuer Leitung sich mit solchen Aktionen nicht zuletzt um den guten Ruf der Eisenbahn beim Nachwuchs bemüht. Die Ernennung des aus einem Wettbewerb siegreich hervorgegangenen Viertklässlers zum Adler-Ehrenlokführer lässt auf nachhaltigen Mut zum Hut hoffen.

Bahnwelt Aktuell



Foto: Wirtz

218 387 der Kurhessenbahn überquert mit der Regionalbahn Korbach – Brilon Stadt den Willinger Viadukt.

HESSEN

Mit 218 zur Schanze

☐ Anlässlich des Weltcup-Skispringens vom 10. bis 12. Februar 2012 verkehrten auch dieses Jahr wieder zahlreiche Sonderzüge nach Willingen im hessischen Teil des Sauerlandes. Der vom Tourismus geprägte Ort liegt an der KBS 439 „Uplandbahn" Brilon Stadt – Korbach. Der unweit der Schanze gelegene „Weltcup-Bahnhof"-Willingen-Stryck, der normalerweise ohne Halt durchfahren wird, erwachte für drei Tage aus seinem Dornröschenschlaf. Ab Dortmund beziehungsweise Hagen verkehrten mehrere Sonderzüge mit zwei 628-Triebwagen nach Willingen. Außerdem wurden der Takt zwischen Korbach und Brilon-Wald verdichtet und die Kapazitäten der planmäßigen Züge (überwiegend 646 in Einfachtraktion) verdoppelt. Die Kurhessenbahn, eine Tochter der DB AG, setzte auf der Uplandbahn auch ihre altrote 218 387 vor einer Regionalbahn aus vier n-Wagen ein. Planmäßig verkehren auf der Uplandbahn nur Dieseltriebwagen.



Foto: Duwe

Bügelfalte im IC-Einsatz: Am 31. Januar 2012 brachte 110 457 den IC 2344 Dresden Hbf – Oldenburg bis nach Leipzig Hbf. Aufgenommen wurde das Foto in der Nähe von Oberau an der Strecke Dresden – Berlin. Da die 110 keine geeignete Wendezugsteuerung besitzt, wurde sie vor den Steuerwagen gespannt.



Foto: Sangmeister

Nach langer Standzeit und inzwischen abgeschlossener HU (Rev. 27.12.11) ist 228 411 für „InfraLeuna" wieder im Einsatz. Im Bild bringt IL 204 am 30. Januar 2012 einen Leerzug vom Bf Großkorbetha ins Werk.

Zwischenhalt

■ **Die tiefen Temperaturen** Anfang Februar machten den neuen GTw 2/6 der ODEG Probleme. Zeitweise konnte kein Triebfahrzeug eingesetzt werden.

■ **Die DB AG will hoch hinaus:** Am 16. Februar wurden dem Bahnkonzern die Schlüssel zum neuen Domizil in Frankfurt/Main übergeben. Künftig werden die Frankfurter Bahn-Mitarbeiter im 166 Meter hohen, grundsanierten ehemaligen Dresdner-Bank-Hochhaus (Silberturm) residieren.

■ **Die österreichische GKB** (Graz-Köflacher-Bahn) hat ihre 218-Lokomotiven zurückgegeben, da sie nach Inbetriebnahme neuer Triebwagengarnituren nicht mehr benötigt werden.

■ **Siemens hat den ersten Desiro RUS** in Krefeld präsentiert. Insgesamt 38 fünfteilige Breitspur-Triebzüge sollen in nächster Zeit nach Sotschi, dem Ort der nächsten Olympischen Winterspiele, kommen.

■ **100 Millionen Euro** wollen Bund, DB AG und das Land Niedersachsen in den nächsten Jahren in die Modernisierung von 38 niedersächsischen Bahnhöfen investieren. Der Name des Programms lautet „Niedersachsen ist am Zug II".

■ **Zum 10. April 2012 wird die SJ** ihre Zugverbindungen auf der Strecke Göteborg - Malmö einstellen. Den Fahrgästen wird empfohlen, andere öffentliche Verkehrsmittel auf der Strecke zu benutzen, darunter die parallel fahrenden und von Veolia betriebenen Öresund-Züge.

■ **Im Rahmen eines Pilotprojekts** möchte die DB AG registrierte Fahrgäste im Störungsfall aktiv informieren. Ist ein Zug mehr als zehn Minuten verspätet, wird der Kunde per E-Mail benachrichtigt und erhält einen Link mit einer alternativen Verbindung.

■ **Die Gmeinder-Lokomotivenfabrik** in Mosbach ist insolvent. Von der Insolvenz des traditionsreichen Unternehmens sind 68 Mitarbeiter betroffen, die neue Loks bauten und gebrauchte Fahrzeuge warteten.

DB SCHENKER

120 im Güterzugeinsatz

☐ Fast eine ganze Woche wird von Dienstag bis Samstag im aktuellen Umlaufplan eine 120 im Güterzugdienst ab/bis Mainz-Bischofsheim eingesetzt. Die Lok kommt montags aus Saarbrücken mit IC 2051, fährt danach mit einer Güterleistung nach Mannheim und erreicht um Mitternacht Mainz-Bischofsheim. Von dort geht es ab Dienstag zurück nach Mannheim und wieder nach Bischofsheim. Um die Mittagszeit wird die Übergabe nach Aschaffenburg gebracht und von dort werden Wagen aus der frühmorgendlichen Übergabe von Obernburg-Elsenfeld wieder nach Bischofsheim zurückgefahren, bevor ein Pendel nach Frankfurt-Höchst gefahren wird. Am späten Nachmittag fährt die Lok wieder einen Güterzug nach Mannheim und wieder nach Mainz-Bischofsheim zurück, bevor es erneut im gleichen Umlauf wie zuvor weitergeht. In der Nacht auf Samstag wird nochmals Mannheim erreicht, bevor die Lok wieder nach Frankfurt zurückfährt, um mit IC 2293 wieder in den Fernverkehrsumlauf einzuscheren.



Foto: Mann

120 140 bei der mittäglichen Übergabe nach Aschaffenburg am 27. Januar 2012 bei Babenhausen in Hessen.

ABSCHIEDSFAHRT

Nordhausen verabschiedet GT 4



Foto: Heilmann

GT 4 Nr. 80 am 28. Januar 2012 in der Wendeschleife Nordhausen Ost.

☐ Die Stadtwerke Nordhausen, Betreiber der Nordhausener Straßenbahn, haben am 28. Januar 2012 feierlich die letzte noch betriebsfähige Tram vom Typ GT 4, den Tw Nr. 80 der Maschinenfabrik Esslingen, mit einer Sonderfahrt verabschiedet. Nach der politischen Wende in der DDR kamen die GT 4 im Jahr 1991 aus Stuttgart nach Nordhausen. Obwohl die GT 4 schon 30 Jahre alt waren (Baujahre 1959 bis 64), gab es im Betriebsdienst in Nordhausen keine Probleme. Tw Nr. 80, der als letzter aus dem Betriebsdienst scheidet, hat es in Nordhausen auf eine Laufleistung von insgesamt 522 000 Kilometern gebracht. Die Abschiedstour führte den Tw noch einmal über das gesamte Streckennetz vom Depot über die Parkallee zur Wendeschleife Nordhausen Ost, weiter zur Wendeschleife am Krankenhaus über die Wendeschleife Parkallee zurück in das Depot. Überflüssig wurden in den letzten Jahren die GT 4 durch Neuanlieferungen des Typs Combino von Siemens, die als Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge beschafft wurden.



Foto: Behrla

Rund um Blankenburg waren am Wochenende 18. und 19. Februar 2012 95 1027 und 50 3708 vor einem Fotogüterzug unterwegs. Stephan Herrmann organisierte diese Kleingruppenveranstaltung und ermöglichte den zahlenden Teilnehmern an der Strecke Blankenburg – Halberstadt eine Zeitreise in die 1970er-Jahre. Am Sonntag gesellte sich zusätzlich auch die 52 7596 hinzu. Die EFZ (Eisenbahnfreunde Zollernbahn) waren mit ihrem Sonderzug und zahlreichen Teilnehmern im Harz unterwegs und bereisten auch die Rübelandbahn. 95 027 kreuzt auf dem Bild den Bahnübergang zwischen Langenstein und Börnecke.

BAHNWELT AKTUELL

Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Marquardt

☐ Auch der Winter 1986 hatte im Erzgebirge für viel Schnee gesorgt. Der Bahnverkehr lief aber unter diesen Umständen meist reibungsloser als bei der modernen DBAG heuzutage. Das Abstellen der Milchkannen an der Sammelstelle war damals auch noch üblich. Leider ist die gesuchte Strecke abgebaut, und nur in Walthersdorf erinnert noch ein schön hergerichteter Bahnhof mit sächsischem Sammelsurium und zwei Wagen auf dem Schienenstrang an die von dort abzweigende ehemalige Strecke, die auch für die letzten planmäßigen Einsätze der Baureihe 86 berühmt war und stets viele Fotografen anlockte. Wir wollen von ihnen wissen, wie der Ort heißt, an dem die abgebaute Strecke endete?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2012 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Rosensteintunnel". Gewonnen haben: Benzinger, U., 46485 Wesel/Rh.; Steppe, S., 76337 Waldbronn; Letschert, Hans-Dieter, 44143 Dortmund; Kolbe, J., 08107 Kirchberg; Thiede, Rolf-Uwe, 08056 Zwickau; Hammitsch, Karl-Otto, 07343 Wurzbach; Pantenius, Hans-Henning, 88317 Aichstetten; Stoll, F., 69198 Schriesheim; Weinandt, P., 31582 Nienburg/Weser; Liebholz, R., 15236 Frankfurt/Oder; Gillmeister, J., 29699 Bomlitz; Steinhauer, R., 36277 Schenklengsfeld; Hesse, H., 45659 Recklinghausen; Velten, Dieter, 55559 Bretzenheim/Nahe; Hähnel, Markus, 60437 Frankfurt; Franke, Harald, 70806 Kornwestheim; Nicklisch, Dietmar, 73642 Welzheim; Mollenkopf, Hansjörg, 70794 Filderstadt; Jochner, Michael, 85304 Ilmünster; Kurtz, Marzena Ewa, 99734 Nordhausen.

SCHWEIZ

Zahnende Vögel

☐ Anlässlich des Rollouts am 15. Februar 2012 präsentierten Stadler Rail AG Bussnang, Weltmarktführer bei Zahnradbahnen, und die Zentralbahn (zb) den ersten dreiteiligen ABeh 160 001 „FINK" (**F**linke, **i**nnovative **N**iederflur-**K**omposition). Von diesen Kompositionen bestellte die zb sechs Stück. Ebenfalls geordert sind vier siebenteilige Züge des Typs ADLER (**A**lpiner, **d**ynamischer, **l**eiser, eleganter **R**eisezug). Die ADLER entsprechen im Prinzip zwei dreiteiligen Zügen plus einem Bistrowagen in der Mitte. Der Einsatz der Dreiteiler erfolgt einerseits über den Brünig von Luzern nach Interlaken-Ost und andererseits im S-Bahn-Betrieb, erstmals ab Juni 2012. Die siebenteiligen Züge sollen als „InterRegio" über den Brünig fahren. Die Züge zeichnen sich aus durch Panoramafenster, Niederflureinstieg, Klimaanlagen, Infotainment, elektronische Sitzplatzreservation, Steckdosen in 1. und 2. Klasse, weniger Lärm, einen kompletten Aluminium-Leichtbau sowie die Trennung von Zahnrad- und Nichtzahnradantrieb. Die Neuentwicklung „EVZ 30" mit einem exzentrisch verstellbaren Zahnradantrieb lässt eine Höhenverstellung des Zahnrades bis 30 Millimeter zu, zur Berücksichtigung der Radabnutzungen und für optimale Zahneingriffsverhältnisse.



Foto: Armin Schmutz

Die neuen Fink-Triebwagen sorgen für einen Modernisierungsschub bei der Brünig-Bahn (zb).



Foto: Schubert

Die planmäßigen Züge der Weißeritztalbahn verkehrten vom 1. bis zum 26. Februar 2012 mit Wagen des so genannten Altbauzuges. Diese Aktion fand unter dem Motto „Reisen wie zu Reichsbahn-Zeiten" statt. Bei sonnigem Winterwetter mit Temperaturen im zweistelligen Minusbereich zog die erstgebaute Neubaulok der sächsischen Gattung VII K, 99 1771, den Zug am Sonntag, 12. Februar 2012, zwischen Freital-Hainsberg und Dippoldiswalde.



Foto: Thalhäuser

Am letzten Tag vor der HU, 4. Februar 2012, beförderte die Münchner 103 245 nochmals das IC-Paar 1282/1283 nach Innsbruck. Die Sonne beleuchtete ihre Durchfahrt in Aßling, Oberbayern.

TESTFAHRTEN

TGV auf Erprobungsfahrt

☐ In Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg fanden zwischen Bad Kleinen beziehungsweise Ludwigslust und Breddin nahe Berlin vom 14. bis 16. Februar 2012 Testfahrten mit dem französischen TGV 2N2 (Duplex) der SNCF statt. Man nutzte die Schnellfahrstrecke Hamburg – Berlin zwischen Ludwigslust und Breddin, da sie nur gering ausgelastet und baustellenfrei ist. Abgestellt wurde der Zug in Bad Kleinen nördlich von Schwerin. Es fanden Stromabnahme-Messfahrten statt und die Bremsen wurden erprobt. Auf der Strecke zwischen Ludwigslust und Breddin konnte der Zug mit 230 km/h fahren, der TGV erreicht jedoch eine Höchstgeschwindigkeit von 329 km/h. Zum Einsatz kamen zwei Einheiten des Doppelstock-Schnelltriebzugs. Die Fahrten dienten der Zulassung des Zuges in Deutschland. Ab dem 23. März soll der französische Hochgeschwindigkeitszug zwischen Frankfurt am Main und Marseille sowie Paris eingesetzt werden.



Foto: Sangmeister

Am 13. Februar durchfuhr der Zug (TGV 4701 und 4702 als 92006) den Bahnhof von Großkorbetha.



Foto: Haslebner

Der Bahnhof Zidani Most (Steinbrück) ist der Knotenpunkt für die Züge aus Laibach (Ljubljana) nach Kroatien und Österreich. Trotz elektrifizierter Hauptstrecken sind dort aber auch Diesellokomotiven stationiert. Eingesetzt werden sie für die nicht elektrifizierten Werks- und Anschlussbahnen. Ausgebessert werden die Loks in der SZ-Werkstätte Marburg (Maribor). Am 5. Februar 2012 waren die Dieselloks 643-030, 642-187 und 643-033 als Lokzug abfahrbereit in Steinbrück nach Marburg bereitgestellt.

Bahnwelt Aktuell

Der Schwellenleger

DB AG-Kunden sind Fahrgäste dritter Klasse

☐ Eigentlich kann man es kaum fassen: In einem mehr als gut gefüllten ICE zwischen Mannheim und Stuttgart stehen, liegen und sitzen in der zweiten Klasse zahlreiche Reisende in den Gängen und an den Türen. Im ersten Wagen des Zuges (Zweite Klasse!) aber befindet sich der Air-Rail-Bereich, den die Lufthansa exklusiv in Kooperation mit der DB AG ihren Reisenden anbietet. Dort gibt es noch zahlreiche freie Plätze! Der Zug hat bereits Mannheim verlassen und bis Stuttgart gibt es keinen Unterwegshalt mehr. Trotzdem werden die Sitzplätze nicht für zahlende DB AG-Reisende freigegeben. Auf Anfrage bei der Air-Rail-Zugbegleiterin bekommt man nur die barsche Antwort, dass es sich bei diesem Bereich um die erste Klasse handeln würde. Auf Rückfrage bei der DB AG wird bestätigt, dass diese Plätze exklusiv für die Lufthansa reserviert seien und der Zugbegleiter im Rahmen des Hausrechts berechtigt sei, seinen Fahrgästen Plätze zuzuweisen. So sitzen die echten DB AG-Kunden auf der kalten Treppe an der Tür, während keine zwei Meter nebenan freie Sitzplätze durch die Landschaft gefahren werden. Da fragt man sich als Bahnkunde, was man falsch gemacht hat. Vielleicht sollte man doch besser Lufthansa-Kunde werden, um weiterhin bequem Zug fahren zu können...



Foto: Brüggemann

Die 112 179 fährt mit einem RE von Kiel nach Hamburg am 13. Februar 2012 in den Bahnhof Elmshorn ein. In Zukunft sollen zumindest einige dieser Züge durch Bombardier-Doppelstocktriebwagen ersetzt werden.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

DB-Regio fährt weiter „Netz Mitte“

☐ Die Regionalbahn Schleswig-Holstein (DB-Regio) wird ab Dezember 2014 weiterhin auf den Strecken Hamburg – Kiel und Hamburg – Flensburg, auf dem so genannten „Netz Mitte“, fahren, dem „Los A“. Beworben hatten sich auch die Veolia-Tochter Nord-Ostsee-Bahn (NOB) sowie die AKN- und Benex-Tochter Nordbahn. Zum Einsatz kommt ein neuer Fahrzeugtyp, der bislang nirgendwo eingesetzt wird: Doppelstocktriebwagen von Bombardier. Ab 2014 soll der Takt auf den Strecken verdoppelt werden, zwischen Hamburg und Kiel sollen die Züge halbstündlich fahren, wie auch zwischen Hamburg und Lübeck, und zwischen Hamburg und Flensburg stündlich. In Neumünster sollen die Züge nach und von Flensburg/Kiel geflügelt werden und je ein Teil nach Flensburg oder Kiel fahren beziehungsweise zwischen Neumünster und Hamburg vereinigt fahren.

HAMBURG

Hochbahn feiert großes Jubiläum

☐ Die Hamburger Hochbahn AG feierte am 15. Febuar 2012 ihr 100-jähriges Bestehen. Wie vor einem Jahrhundert stellte man die damalige Bürgermeisterfahrt nach, nur in anderer Richtung und mit Schauspielern in historischen Kostümen als Dr. Wilhelm Stein, dem damaligen Hochbahn-Direktor und Dr. Johann Heinrich Burchard, damals Erster Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg. Mit von der Partie waren auch der aktuelle Hochbahn-Vorstand, Günter Elste, und der Aufsichtsratsvorsitzende sowie Wirtschaftssenator Frank Horch. Für die Fahrgäste fuhren die zwei ältesten Museumswagen mehrmals um den 100 Jahre alten Ring. Das ganze Jahr über will die Hochbahn feiern, besonders an Tagen, an denen vor 100 Jahren Streckenabschnitte des Rings eröffnet wurden.



Foto: Brüggemann

Der Jubiläumszug der Hamburger Hochbahn am 15. Februar im Bahnhof Baumwall. Die Museumswagen 11 und 220 fuhren mehrmals um den Ring, die klassische Hamburger Hochbahn-Strecke.

Foto: Sangmeister



Mit einem Funkmesswagen wurden am 31. Januar 2012 GSM-R-Abnahmefahrten auf den KBS 560 und 559 zwischen Göschwitz und Pößneck unt. Bf durchgeführt. Bespannt war der Messzug mit 261 022 und 290 505. Auf dem Bild ist der Messzug auf der KBS 559 hinter Orlamünde bei Langenorla unterwegs nach Pößneck unterer Bahnhof.



Foto: Kauffeld

Auf ins Museum: Am 4.Februar 2012 verkehrte zwischen Haigerloch und Horb ein Extrazug, der drei Lokomotiven der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL), die bisher im Lokschuppen in Haigerloch abgestellt waren, nach Horb in die Eisenbahn-Erlebniswelt brachte. Da die drei Lokomotiven nicht mehr selbst fahren konnten, wurden sie von einer modernen HzL-Lok überführt.

TOP und FLOP

TOP: Neuer Fahrkartenverkauf

Die Südostbayernbahn (SOB) bietet im Bahnhof Garching wieder einen persönlichen Fahrkartenverkauf an. Mit der Eröffnung der 15. Verkaufsstelle im Streckennetz der Südostbayernbahn kommt die SOB dem Wunsch der Fahrgäste nach persönlicher Beratung und noch mehr Service nach. Mit einem Aufwand von rund 42 000 Euro wurde im Dezember 2011 die neue Verkaufsstelle im Bahnhofsgebäude errichtet.

FLOP: Winter-Märchen-Express

Ein gutes Angebot, das aber von den Fahrgästen nicht angenommen wurde: Der Winter-Märchen-Express von Ulm über Schelklingen und Münsingen nach Kleinengstingen. 2011 und 2012 verkehrte der Zug im Januar und Februar an allen Sonntagen als Wagenzug mit einer Lok der Baureihe 218. Allerdings waren selbst bei schlechtem Wetter mehr Eisenbahnfotografen als (Auto-)Verfolger unterwegs als Fahrgäste im Zug.

Zeitreise

Aachen Hbf



Foto: Bothe

Am 11. August 1981 stehen 112 269 und 111 117 in Aachen Hbf nebeneinander.

■ So auf den ersten Blick hat sich in 30 Jahren im Hauptbahnhof von Aachen wenig geändert. Oder doch? Natürlich fahren heute andere Fahrzeuge; sicher sind auch die damaligen Reisenden längst an ihrem Reiseziel angekommen. Der aufmerksame Beobachter aber wird zusätzlich feststellen, dass der Blumenschmuck heute aus der Welt der großen DB AG komplett verschwunden ist. Die Bahn-Gärtnereien kosteten ja nur Geld, oder? Dafür bekam Aachen Hbf neue Bahnsteige mit einem hochwertigen Fußbodenbelag - ein echter Fortschritt!
Auch die Expressgut- und Gepäckbeförderung ist in den letzten 30 Jahren eingestellt worden. Hinter der 112 269 erkennt man deutlich einen MDyg-Behelfsgepäckwagen. Heute fährt der Koffer mit Hermes im Auftrag der DB AG parallel zum Zug auf der Autobahn.



Foto: Valder

Knapp 30 Jahre später verkehren vor allem Doppelstock-Wendezüge ohne Gepäckwagen.

SCHWEIZ

Mächtig Winterdampf

□ Das Wetter war nicht gerade vielversprechend, als sich die Dampfbahn Bern am 29. Januar 2012 in Burgdorf auf die Reise in die Uhrenmetropole nach La Chaux-de-Fonds machte. Der Dampfzug mit der kräftigen Ec 4/5 11 der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn (SMB), 1911 von der SLM geliefert und 1992 im RAW Meiningen revidiert, verkehrte von Burgdorf nach Solothurn über Biel, Sonceboz, St. Imier nach La Chaux-de-Fonds. Die Rückfahrt nach knapp zweistündiger Pause führte via Neuenburg, Biel und Solothurn zurück nach Burgdorf.



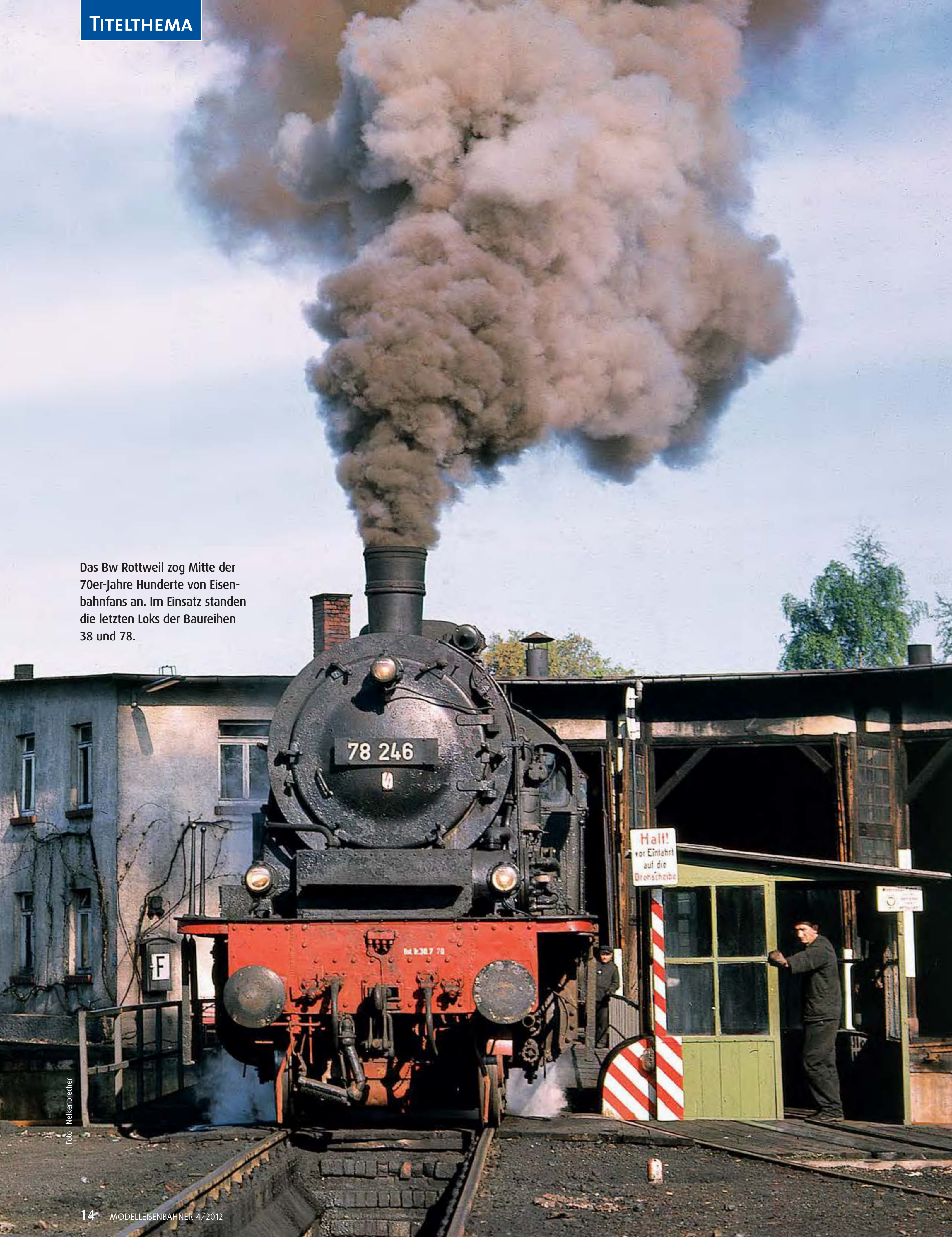
Foto: Armin Schmutz

SMB-Ec 4/5 11 zwischen Villeret und St. Imier am 29. Januar 2012 auf der Fahrt nach La Chaux-de-Fonds.



Foto: Scholz

■ *„Winterdampf in das Zittauer Gebirge" lautete das Motto der Sonderzugfahrt: Am 18. Februar 2012 fuhr die Dampflok 03 1010 im Auftrag von „Berlin macht Dampf" von der Bundeshauptstadt über Wünsdorf, Elsterwerda, Dresden-Neustadt (Bild), Bischofswerda und Wilthen nach Zittau und zurück.*



Das Bw Rottweil zog Mitte der 70er-Jahre Hunderte von Eisenbahnfans an. Im Einsatz standen die letzten Loks der Baureihen 38 und 78.

Foto: Nelkenbrecher

1912 - 2012: 100 Jahre preußische T 18

Ursprünglich für die Insel Rügen entwickelt, übernahm die 100 km/h schnelle Tenderlok sogar Schnellzüge von Berlin nach Stettin. Über 60 Jahre stand die teuerste Lok der preußischen Staatsbahn im Planeinsatz.

Schnelle Stettinerin

Im Jahr 1911 stellte die Königlich-Preußische Eisenbahnverwaltung (K.P.E.V.) fest, dass die Lokomotiven der Gattung T 12 zwischen Saßnitz und Altefähr auf Rügen aufgrund des 1909 aufgenommenen Fährverkehrs nach Trelleborg in Schweden mit den massiv angestiegenen Zuglasten überfordert waren.

Auch die Maschinen der preußischen Gattung T 10, die zwischen den beiden Kopfbahnhöfen Wiesbaden und Frankfurt am Main im Einsatz standen, machten Probleme: Wegen der großen Treibräder mit 1750 Millimetern Durchmesser und der fehlenden hinteren Laufachse scheute das Personal die schnelle Rückwärtsfahrt. Durch das praktizierte Wenden in den beiden Endbahnhöfen konnte der angestrebte und benötigte Zeitgewinn nicht erreicht werden. Eine ideale Tenderlok für schnelle Züge fehlte also noch.

Schwere Tenderlok für schnelle Züge

Robert Garbe, damals Lokomotivbeschaffungs-Dezernent der K.P.E.V., schlug den Bau einer neuen Tenderlokomotive mit der Achsfolge 2'C2' vor. Der Entwurf sah, typisch für Garbes Konstruktionsgrundsätze, ein Zweizylinder-Heißdampf-Triebwerk vor. Das Vorlaufdrehgestell sollte es ermöglichen, den Kessel der G 8 mit 4700 Millimeter Länge zwischen den Rohrwänden unterzubringen sowie Feuerbüchse und Rost gegenüber der T 10 deutlich zu vergrößern. Als Höchstgeschwindigkeit hatte sich Garbe 100 km/h vorgestellt. Gegenstimmen erachteten aber eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h für völlig ausreichend. Zudem sprachen sich die Lokomotiv-Ausschussmitglieder ursprünglich gegen ein symmetrisches Fahrwerk und für die ursprünglich diskutierte Achsfolge 1'C2' aus.

Das preußische Ministerium für öffentliche Arbeiten übertrug die Entwicklung der

Ausführung der ersten preußischen T 18

Obwohl die preußische T 18 zunächst vor allem für den Einsatz auf der Ostsee-Insel Rügen konzipiert war, wurde sie so geplant, dass sie auch im schnellen Personennahverkehr von Großstädten eingesetzt werden konnte. Voraussetzungen dafür waren eine gute Beschleunigung, eine hohe Endgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen und ausreichend groß bemessene Behälter für den Wasser- und Kohlenvorrat. Besonderes Augenmerk wurde auch auf eine gleichmäßige Lastverteilung gelegt, die sich bei abnehmenden Betriebsvorräten nicht ungünstig verändern sollte. Da viele Hauptstrecken noch nicht für eine Achslast von 20 Tonnen ausgebaut waren, durfte bei der T 18 ein Wert von 17 Tonnen nicht wesentlich überschritten werden. Langkessel, Führerhaus und Vorratsbehälter waren bei den ersten Maschinen im preußischen Olivgrün gehalten. Die Kesselbänder waren schwarz abgesetzt, während die weiteren Aufbauten von dünnen roten Linien eingefasst waren. Tiefschwarz waren Rauchkammer, Dach, Oberseite des Umlaufs, Lampen sowie Vorder- und Rückseiten der Zylinder lackiert. Das Fahrwerk und die Wasserbehälter waren rot lackiert.

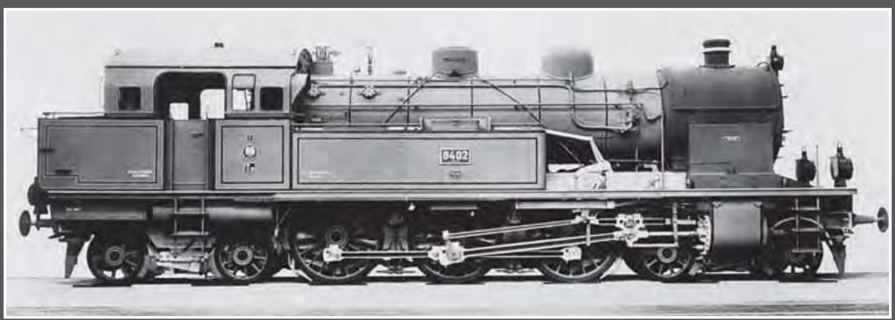


Foto: VM Dresden, Slg. Weisbrod

Obwohl die Werksaufnahme der Firma Vulcan nur schwarz-weiß ist, kann man sehr gut die farblich unterschiedlich abgesetzten Bauteile der fabrikneuen Lok erkennen.



Im Jahr 1930 ist 78 115 mit einer Schwestermaschine und einem Personenzug bei Buchholz unterwegs.



Fotos (2): Bellingrodt, Archiv VGB

Die nachträglich handkolorierte Ansichtskarte zeigt 78 450 vom Bw Saßnitz mit P 201 am 21. Juni 1932 bei Lietzow auf Rügen.



Foto: Hubert, Archiv Eisenbahnstiftung

Eine seltene Aufnahme aus dem Jahre 1942 zeigt 78 039 vor einem Güterzug auf der Rampe in Dresden-Klotzsche. Die Personenzuglok hat mit dem langen Zug schwer zu kämpfen.

Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan in Stettin-Bredow.

Bereits die erste Maschine wurde mit der Achsfolge 2'C2' gebaut – Garbe ließ nicht locker. Die Höchstgeschwindigkeit der ersten T 18 war jedoch auf 90 km/h festgelegt. Die im Frühling 1912 ausgelieferte Lok erhielt die Nummer Stettin 8401. Bereits im Juni lagen die Ergebnisse der auf der Strecke Grunewald – Mansfeld durchgeführten Testfahrten vor.

Nach mehreren Veränderungen und Verbesserungen ging die T 18 schließlich in den Serienbau. Mit einer Leistung von 1140 PSi und der schließlich auf 100 km/h festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit war die T 18 der preußischen P 8 fast ebenbürdig. Der hohe Beschaffungspreis von 104 600 Goldmark, der rasch anstieg, machte sie allerdings zur teuersten Tenderlokomotive der Preußischen Staatseisenbahnen.

Teuerste Tenderlok der Preußen

Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs wurden weitere 140 Maschinen von Vulcan an die Direktionen (KED) Breslau, Cöln, Erfurt, Essen, Frankfurt, Mainz, Saarbrücken und Stettin geliefert. Abgesehen von den elf Loks in der KED Breslau und 16 in der KED Stettin lag der Schwerpunkt des Einsatzes eindeutig im Westen und in der Mitte des Reichsgebietes. Bei Kriegsende mussten zwei Loks an Belgien abgegeben werden. Die T 18 war ein so guter Entwurf, dass die 1920 gegründete Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

(DRG) Maschinen dieser Gattung bis 1927 weiterbauen ließ.

Die DRG übernahm 1925 460 Maschinen in den neuen Nummernplan und reihte sie unter der Baureihe 78.0-5 ein. 78 001 bis 78 282 und 78 351 bis 78 528 waren ehemalige preußische Maschinen oder direkt an die DRG geliefert worden, 78 146 bis 78 165 waren ehemalige württembergische Loks. 1935 kamen noch 78 283 bis 78 328 von den Saarbahnen dazu.

Aufteilung nach dem Krieg

424 Maschinen der Baureihe 78.0-5 kamen zur DB, 53 Exemplare zur DR. Der Rest der Maschinen war entweder durch Kriegsschäden aus dem Betrieb ausgeschieden oder in den Bestand ausländischer Bahnverwaltungen übergegangen.

Die polnische Staatsbahn PKP übernahm 27 T 18, die bei Kriegsende aus den früheren Reichsbahndirektionen Breslau, Oppeln und Stettin nicht mehr abgefahren werden konnten.

In der Tschechoslowakei verblieben 78 280 und 78 376, die dort jedoch nicht mehr in Betrieb genommen wurden.

Die Loks in der Sowjetischen Besatzungszone waren vorerst schadhaft abgestellt und wurden erst in den Jahren 1946 bis 1948 in den Raw Chemnitz und Meiningen wieder aufgearbeitet. Die Mehrzahl dieser Loks waren bei Kriegsende in ihren Thüringer Dienststellen verblieben. Im Zuge einer Gattungsbereinigung wurde die Rbd Erfurt Heimatdirektion der Baureihe 78, da sie ohnehin schon die meisten Lokomotiven dieser Reihe beheimate. Auch die Maschinen aus den Bahnbetriebswerken Stralsund und Heringsdorf wurden nach Thüringen umgesetzt, da das bisherige Erhaltungswerk Stargard nun in Polen lag. Die Erhaltung der Loks ging 1956 allerdings vom Raw Meiningen auf das Raw Halle über.

Ab 1960 war eine zunächst vereinzelte, ab Mitte der 60er-Jahre eine kontinuierliche Umbeheimatung der Loks nach Berlin und in die Lausitz zu beobachten. In Thüringen wurden sie durch die stärkeren Neubaudampfloks der Baureihe 65.10 verdrängt. Zusätzlich kamen ab 1965 Großdiesselloks der Baureihe V 180 nach Thüringen, die dort den Traktionswandel einläuteten. Mehrere Maschinen kamen nun auch nach Frankfurt (Oder) und verkehrten auf den Strecken Berlin-Lichtenberg – Müncheberg – Kietz, Kietz – Frankfurt (Oder) und weiteren Strecken.

Mit dem Bau der Berliner Mauer 1961 gab es gravierende Veränderungen bei den Verkehrsströmen rund um die ostdeutsche

Auch in der Türkei bewährt

1925 lieferte Henschel & Sohn acht Lokomotiven, die weitestgehend der preußischen T 18 entsprachen, an die Westanatolische Eisenbahn für den Einsatz auf der im Bau befindlichen Bagdadbahn. Die Lokomotiven wurden dort als Nr. 251 bis 258 bezeichnet.
Die Türkischen Staatseisenbahnen übernahmen sie 1937 als 37.01 bis 37.08.
Ungewohnt waren bei den Maschinen die großen Kuhfänger an den beiden Stirnseiten.
Der Oberflächenvorwärmer und die Kolbenspeisepumpe waren bei späteren Einsätzen im Vorortverkehr von Haydarpasa stillgelegt, jedoch nicht abgebaut. Zwischen dem Kamin und dem Speisedom bekamen die Loks später noch einen zusätzlichen Sanddom.
Bis zur Elektrifizierung der Strecke von Istanbul nach Ankara waren die Lokomotiven erfolgreich vor Schnellzügen im Einsatz.
Heute erinnert nur noch Lok 37.05 (Henschel, 1925) im Eisenbahnmuseum Camlik an die anatolische Karriere. Trotz der Bemühungen der Pfleger befindet sich die Maschine in einem sehr schlechten Zustand.



Die 1925 bei Henschel gebaute Maschine 37.01 der TCDD rangiert im Februar 1967 im Bahnhof Istanbul-Haydarpasa.

Foto: Mickel



Foto: Sammlung Albrecht

Ungewohnter Anblick: Bei der Reichsbahn wurden die preußischen Maschinen mit großen Windleitblechen ausgerüstet.



Foto: Goldhorn

Im Juni 1969 steht 78 122 vor einem Personenzug mit verschiedenen Länderbahnpersonenwagen in Berlin-Wannsee.

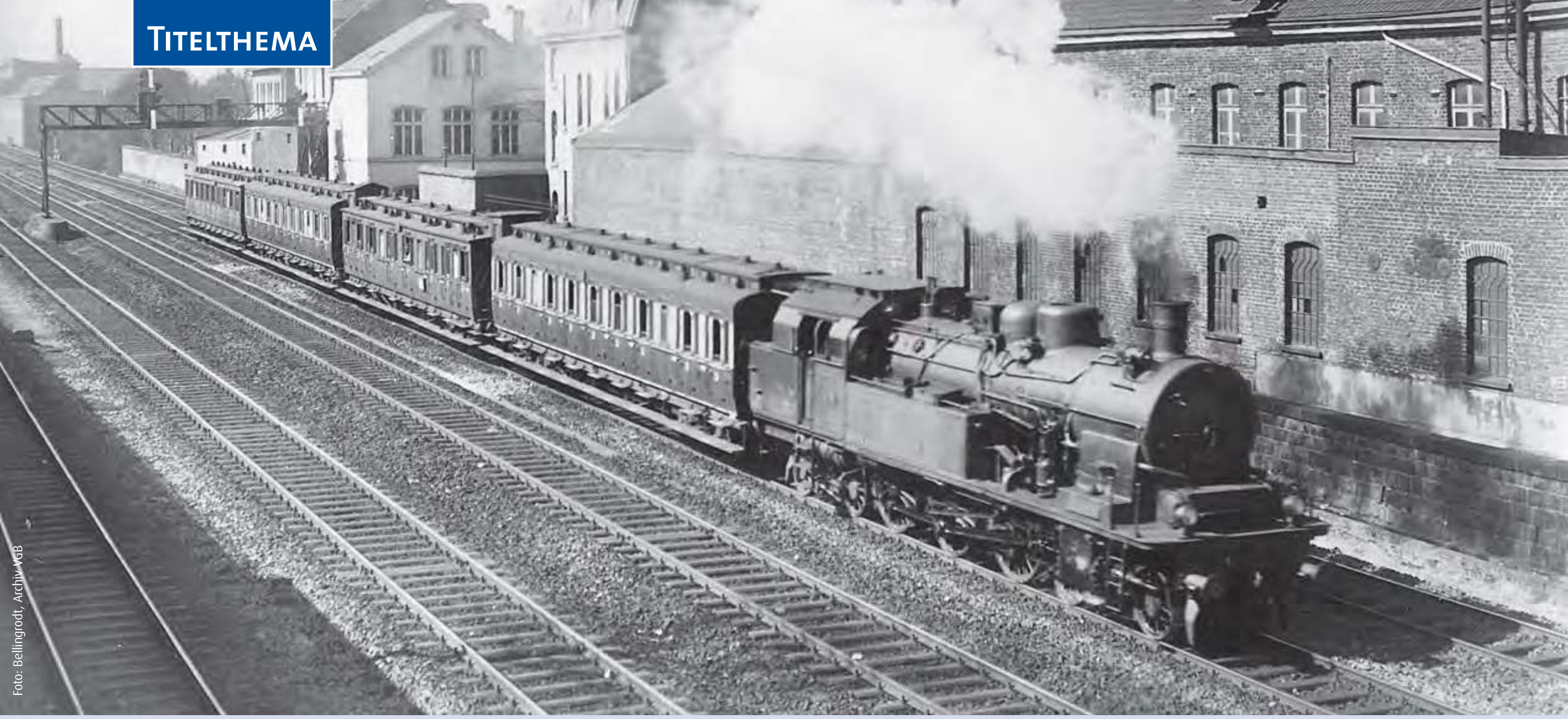


Foto: Bellingrodt, Archiv VGB

Im Ruhr-Schnell-Verkehr kamen die vierachsigen preußischen Eilzugwagen zum Einsatz. Kein kompletter Waggon dieses Typs hat überlebt.

Hauptstadt. Zur Beförderung von Sputnik-Zügen bekamen die Berliner Bahnbetriebswerke Lichtenberg, Pankow und Ostbahnhof Lokomotiven der Baureihe 78 zugeteilt. Aber auch dort wurden sie zügig von den neuen Dieselloks der Baureihe V 180 verdrängt, so dass nun das Bw Pasewalk zum Auslauf-Bw erkoren wurde. Dort galt es, die Züge zwischen Jatznick und Ueckermünde,



Foto: Erich Weigel, Slg. Bleiweis

078 303 bekommt im Bw Schweinfurt am 27.Juli 1969 Wasser.

Windleitbleche für die T 18

von Pasewalk nach Grabow und nach Strasburg bzw. Neubrandenburg zu bespannen. Als das Bahnbetriebswerk für die Baureihe 78 galt allerdings das Bw Wustermark, das ebenfalls zum Auslauf-Bw für viele Maschinen wurde. Ein typisches Merkmal für die in flachen Regionen wie dem Umland von Berlin oder Mecklenburg eingesetzten Maschinen war ab 1962 der Anbau von Windleitblechen. 1968 hatte die DR noch etwa 40 Maschinen im Bestand. Eine Reihe von Maschinen war dort mit Riggenbach-Gegendruckbremse und Giesl-Flachejektor versehen worden. Bis 1972 waren auch bei der DR die letzten Maschinen z-gestellt.

Ein Höhepunkt der Karriere der Baureihe 78 war gewiss der Ruhr-Schnell-Verkehr, der erstmals 1932 eingerichtet wurde und der

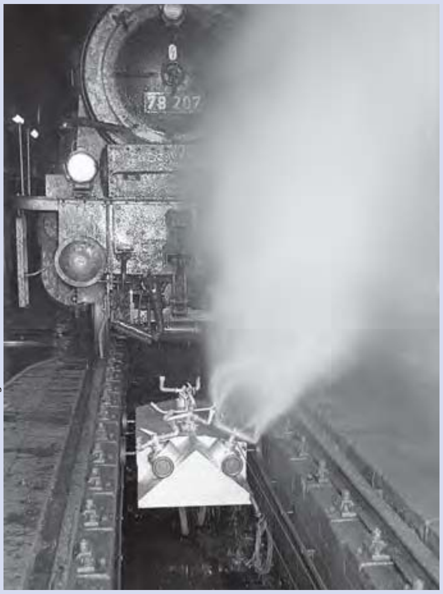


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

78 207 musste die Unterbodenreinigung über sich ergehen lassen, die nicht unbedingt beliebt war, weil sie die Maschinen zu sehr entölte.



Foto: Clössner

Im Sommer 1960 steht 78 181 vor dem zweigleisigen Lokschuppen des Endbahnhofes Bayrischzell und wartet auf die Rückleistung nach Holzkirchen.



Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, Bittner

78 409 vom Bw Frankfurt 1 schiebt am 18. August 1958 einen Wendezug am Abzweig Niddabrücke bei Frankfurt-Rödelheim.

Am Heiligabend 1960 verlässt 78 385 mit einem Personenzug den Bahnhof Wuppertal-Elberfeld.



Foto: Säuberlich

von den Maschinen Höchstleistungen verlangte. Lange und schwere Züge wurden im Taktverkehr durchs Ruhrgebiet gefahren. Unterstützung kam für diese Verkehre zwar von der Baureihe 38.10, die jedoch wegen der eingeschränkten Fahreigenschaften bei Rückwärtsfahrt nicht ideal für diese Leistungen war. So wurden bald auch in den Plänen der 38.10 Loks der Baureihe 78 eingesetzt. Der Zweite Weltkrieg unterbrach diese Verkehre zwar, doch schon 1948 wurde die 78 wieder im reaktivierten Ruhr-Schnell-Verkehr benötigt.

Recht schnell entschied man sich, die Baureihe auch im Wendezugdienst einzusetzen. 1951 bekamen die ersten drei Loks eine direkt arbeitende Wendezugsteuerung. Bis zum Jahr 1967 wurden insgesamt 120 Maschinen der Gattung T18 für den Nahverkehr in Ballungszentren mit einer derartigen Steuerung versehen.



Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Bevor 1969 der elektrische Betrieb Bergedorf – Aumühle aufgenommen wurde, beherrschte die Baureihe 78 das Geschehen. Das Foto entstand 1954.



Foto: Seitz

Im Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona posierte am 14. April 1968 die herausgeputzte 78 235 dem Fotografen.

Die Einsätze bei der Deutschen Bundesbahn verteilten sich zum Stichtag 1. Juli 1950 auf 56 Bahnbetriebswerke in den damals zwölf Direktionsbezirken. Von den zu diesem Zeitpunkt insgesamt 17 Direktionsbezirken kamen Augsburg, Karlsruhe, Regensburg, Stuttgart und Trier noch ohne Loks der Baureihe 78 aus. Die württembergischen Maschinen mit den Betriebsnummern



Foto: Wollny

Länderbahnlok und Bundesbahnwagen: Auch mit Silberlingen war die Baureihe 78 noch unterwegs, wie man auf dem Foto vom Mai 1968 auf der Remsbahn bei Schorndorf erkennen kann.

78 156 bis 78 165 dienten bereits seit Mitte der 20er-Jahre in anderen Regionen. Eine Hochburg der Baureihe 78 war bereits seit Mitte der 30er-Jahre Hamburg. Der Bestand erhöhte sich sogar noch bis 1955 auf 83 Lokomotiven, die in den Bahnbetriebswerken Buchholz, Hamburg-Harburg, Hamburg Hbf und Lübeck stationiert waren. 1959 wechselte die letzte T 18 von Buchholz nach Lübeck.

Ab 1961 erfolgten zahlreiche z-Stellungen und Ausmusterungen und am 15. Oktober 1969 entschwand mit 78 234 die letzte Hamburger 78 in den Süden zur Bundesbahndirektion Stuttgart, die erst ab 1961 wieder zur Heimat der Baureihe geworden war. Im Bw Aalen lösten sie die von der Ausmusterung bedrohten württembergischen T5 ab. Bis Mitte 1969 war der Bestand im

Preußenhochburg Rottweil

ostwürttembergischen Aalen auf 16 Maschinen angewachsen. In den folgenden Jahren gab es einen anhaltenden Wechsel von Maschinen zwischen den Bahnbetriebswerken Rottweil und Aalen. Anfang 1970 übernahm das Bw Rottweil sechs Lokomotiven, die noch durch Zugänge aus Mayen und Schweinfurt ergänzt wurden.

Im Bw Aalen war am 21. Dezember 1971 mit der z-Stellung der 078 297 der Abschied der beliebten Baureihe gekommen, nachdem die Remsbahn bis Aalen elektrifziert worden war. 1972 verfügte das Bw Rottweil mit 078 192, 246, 410 und 453 über die

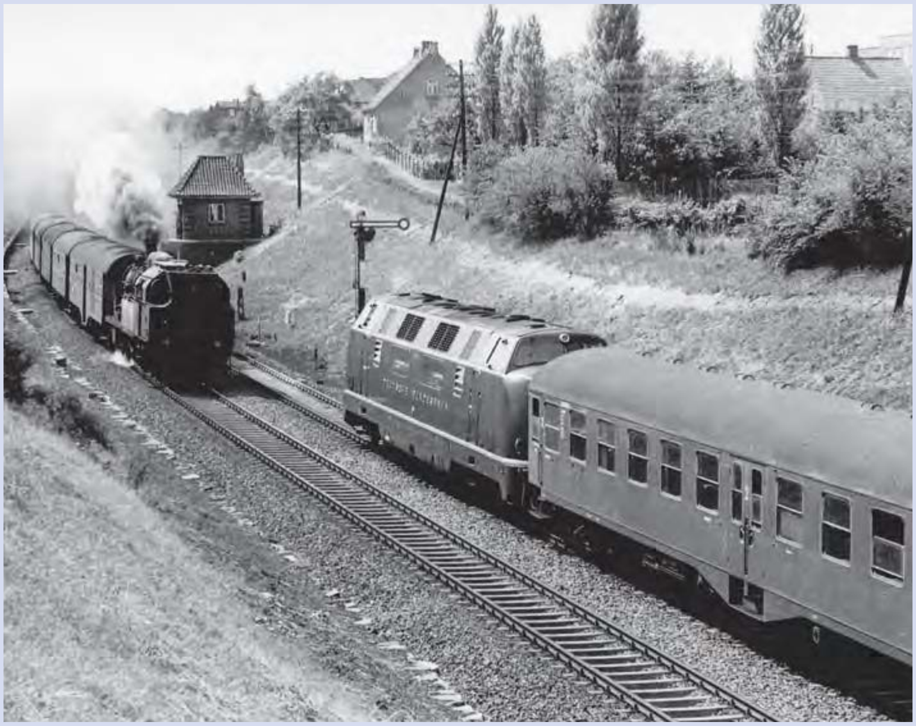


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

78 521 trifft im Jahr 1959 auf einen mit einer V 200 bespannten Eilzug bei Lübeck.

letzten betriebsfähigen Exemplare der preußischen Gattung T 18. Die preußischen Maschinen waren nicht nur beim Personal beliebt. Auch in der Direktion hatte man seine Freude an den Fahrzeugen, deren Einsatz auch dazu führte, dass man fünf moderne Dieselloks der Baureihe V 100 als Reserve (!) für eventuelle Ausfälle freistellen konnte. Dies ist insofern bemerkenswert, als doch im Regelfall die älteren Maschinen für Reservedienste herangezogen wurden. Auch waren der Betrieb und Unterhalt der Dampfloks teurer und damit unwirtschaftlicher als der Einsatz der modernen V 100.

Nach Ausmusterung der 078 410 und der 078 453 sowie 078 192 war noch nur 078 246 vorhanden. Bei 078 192 waren nur die Fahrwerksfristen abgelaufen, weshalb die Maschine noch zum Bw Tübingen kam, wie sich der ehemalige Leiter des Bahnbetriebswerks, Jörg Schulze, noch gut erinnert. „In Tübingen war 78 192 rund um die Uhr zu Heizwecken bis im Sommer 1974 warm“. Scharen von Eisenbahnfreunden pilgerten in dieser Zeit nach Rottweil, um dort den letzten preußischen Lokomotiven die Ehre zu geben. Neben 078 246 war dort nämlich auch noch eine preußische P 8, die 038 772, im Einsatz. Beide Lokomotiven führten in den letzten Monaten ihrer Einsatzzeit viele Sonderfahren für Eisenbahnfreunde durch. Zu diesem Zeitpunkt entstand auch der bis heute aktive Verein Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., der heute im Bahnbetriebswerk Rottweil seine Heimat gefunden hat. Leider konnte der Verein keine T 18 in Rottweil erhalten, aber die letzten preußischen Lokomotiven sind bis heute dank des Einsatzes vieler Eisenbahnfreunde erhalten geblieben (siehe Seite 23). Die eigentlich zur Ablösung der preußischen Lokomotiven gebaute Neubau-23 überlebte ihre Vorgänger gerade einmal um zehn Monate.

Korbinian Fleischer



Foto: Wollny

Ende des Jahres 1974 gab es mehrere Abschiedsfahrten der preußischen Loks des Bw Rottweil. Das Bild zeigt einen Abschiedszug nahe Tübingen bei Derendingen.



Foto: Julian Düll

78 468 beschleunigt am 27 Juli 2010 den aus zwei n-Wagen und den beiden Kurswagen bestehenden Zug im Bahnhof Dagebüll-Mole.

Dem Schneidbrenner entkommen und heute wieder betriebsfähig!

Die 78 468 wurde 1923 bei Henschel & Sohn in Kassel gebaut und am 24. Januar 1924 bei der Reichsbahndirektion (RBD) Oppeln im Bahnbetriebswerk (Bw) Gleiwitz in Dienst gestellt. 1944 kam sie zur RBD Wuppertal und wurde dort dem Bw Hagen-Eckesey, ab 1956 dem Bw Wuppertal-Vohwinkel zugewiesen. Rund 22 Jahre lang war sie nach der Übernahme durch die spätere Bundesbahn in Nordrhein-Westfalen im Einsatz, vorwiegend im Raum Wuppertal. Dort bekam sie auch 1956 ihre Wendezugsteuerung, die den Einsatz vor Dampf-Wendezügen ermöglichte. Von Ende 1966 bis zu ihrer Abstellung im April 1969 wurde sie in Hamburg mit Wendezügen eingesetzt. Am 10. Juli 1969 wurde sie schließlich ausgemustert, entging jedoch dem Schneidbrenner und kam in das Museum für Hamburgische Geschichte. Dort wurde sie optisch restauriert, jedoch nicht betriebsfähig aufgearbeitet. 1998 konnte die Historische Eisenbahn Oberhausen die Lok von der DB AG, die sie bereits in das Dampflokwerk Meiningen zur Hauptuntersuchung gebracht hatte, erwerben. Im Rahmen eines Förderprojektes wurde sie Eigentum der Stadt Oberhausen. Seit der betriebsfähigen Herrichtung der Lok steht sie der Emscherpark-Eisenbahn-Tourismus-Gesellschaft (EPEG) als Betreiberin im Rahmen der Tourismusförderung NRW zur Verfügung. Durch eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Verein Eisenbahn-Tradition e. V. und der EPEG wurde es möglich, die Lok vor dem Teuto-Express einzusetzen.



Foto: Andreas Bachtler

Bekohlungsanlagen sind heute in Deutschland (fast) ausgestorben. Mit Hilfe eines Zwei-Wege-Baggers wird 78 468 bekohlt.



Foto: Jürgen Brockamp

Im Bocketal zwischen Ibbenbüren und Brochterbeck entstand diese Aufnahme am 20. September 2009. Der Herbstdunst hatte sich gerade gelichtet, als der Teuto-Express den Bahnübergang passierte.

Aktuelle Arbeiten an Museumslok 78 468

An einem nasskalten Samstag bin ich zu Besuch beim Verein Eisenbahn-Tradition e. V. in Lengerich. Wie bei Eisenbahnvereinen üblich herrscht auch heute im Lokschuppen und in der Wagenwerkstatt Hochbetrieb, denn die nächste (Fahr-)Saison beginnt in wenigen Wochen.

Ein urgemütlicher Bauzugwagen aus Bundesbahn-Zeiten dient als Pausenraum für die Arbeitsmannschaft. Bei mir sitzen zwei aktive Museumsbahner: Olaf Suthe, 34, Lokführer, und Philipp Weber, 30, Dipl.-Ing. (FH) und Heizer, die für kurze Zeit die Werkstatt verlassen haben.

Philipp ist Heizer auf der 78 468 und begleitet die gerade anstehende Kesselhauptuntersuchung, die der Verein in Eigenregie im Bahnbetriebswerk Lengerich (Westf.) durchführt. „Im Moment sind wir dabei, die Arbeiten am Stehkessel vorzubereiten und die kaputten Stehbolzen, die der Kesselprüfer beanstandet hat, auszubauen. Sie müssen getauscht werden. Dann werden die neuen Stehbolzen zugeschnitten und abgelängt, so dass unser Schweißer sie einschweißen kann“, erklärt er.

Bereits erledigt sind der Ausbau der Rauch- und Heizrohre der 78. Zuvor wurden die beiden seitlichen Wasserkästen mit dem vereinseigenen Zwei-Wege-Bagger abgehoben, damit man überhaupt an den Kessel heran kam.

Auf die Frage, was der Unterschied zu anderen Dampfloks ist, erklärt Philipp: „Die 78 ist eine besonders gutmütige Lok, die kaum zum Schleudern neigt. Allgemein sind die preußischen Loks P 8 und 78 zuverlässig und robust.“ Eine Lieblingslok hat er nicht direkt, findet aber die 78 sehr komfortabel. „Toll sind das ruhige Laufverhalten auch bei hohen Geschwindigkeiten, der große Führerstand und die Vorhänge an den Türen, damit es nicht so zieht.“



Nach dem Ausbau der Rauchrohre folgt der Ausbau der Heizrohre, die im Gegensatz zu den Rauchrohren nicht so sperrig sind.



Mit dem eigenen Zwei-Wege-Bagger werden die Wasserkästen von 78 468 abgehoben.



Erst nach der Demontage der seitlichen Wasserkästen hat man einen direkten Zugang zum Kessel der Maschine.



Das Bild aus dem Bauch der 78 468 in der Werkstatt vom Teuto-Express in Lengerich zeigt Stephan Jeggle beim Planschleifen der Rauchkammerrohrwand.

Neben der Kessel-HU mit Rohrsatztausch erfolgen auch andere Wartungsarbeiten an der Lok.

„Wir haben den Überhitzer überarbeitet und die Rohrbögen herausgetrennt, die vom Material her ziemlich dünn waren“. Olaf ergänzt „Das meiste machen wir hier in Eigenregie, nur den Regler und die Treibstange haben wir rausgegeben“.

„2008 bekam 78 468 ihre Fahrwerks-HU. Seitdem war sie viel unterwegs: 2010 bei den Eisenbahnfreunden Zollernbahn in Süddeutschland, bei Veranstaltungen in Bochum und Gerolstein - meist mit eigenem Personal, aber auch mit befreundetem Personal von Partnervereinen“, so Olaf weiter. Philipp weist auf die Vorteile der Baureihe 78 hin: „Vorwärts- und rückwärts läuft sie 100 km/h. Das ist ein großer Vorteil gerade bei Museumsbahnen, wo man die Lok an den Endbahnhöfen meistens nicht drehen kann“. Den nächsten Einsatz hat 78 468 am 17. Mai: An diesem Tag pendelt sie auf dem Haller Willem zwischen Bielefeld und Halle (Westf.). *K. Fleischer*



Fotos: Suthe

Die Rauchrohre werden ausgebaut und durch neue ersetzt.

78 192 (078 192-2)

78 192 (Vulcan 3613, 1920) ist die letzte Lok ihrer Baureihe in Baden-Württemberg. Sie gehört allerdings nicht wie oftmals vermutet zur Serie der 20 Maschinen, die für die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen gebaut wurden. 78 192 wurde 1920 an das Bw Frankfurt (Main) 3 ausgeliefert. Zuletzt war sie vom Bw Rottweil aus eingesetzt. Lange Zeit war sie in Wilferdingen-Singen abgestellt und befindet sich auch heute noch in Privateigentum. Seit ein paar Jahren steht sie trocken und sicher im Deutschen Eisenbahnmuseum in Tuttlingen im Lokschuppen und kann dort auch besichtigt werden. Etappenweise wird die Maschine zumindest optisch wieder hergerichtet.



Foto: Fleischer

78 510

Die Dampflokomotive 78 510 (Vulcan 3972/1924) gehört zum DB-Museum in Nürnberg und ist rollfähig. Bereits auf dem Schrottgleis des AW Bremen stehend, wurde die Maschine 1968 für einen Tag der offenen Türe im einzigen Weichenwerk der DB, dem AW Witten, optisch restauriert. Die Aufarbeitung erfolgte im AW Schwerte, das kurz zuvor seine Dampflokausbesserung endgültig verloren hatte, aber noch in der Lage war, 78 510 zu restaurieren. Später stand die Lok als Denkmal im AW Witten, bis sie im Rahmen von „150 Jahre deutsche Eisenbahnen" wieder rollfähig hergerichtet wurde.


Foto: Mickel

78 009



Foto: Gerd Heidrich

78 009 (Vulcan 2761/1912) ist die älteste erhaltene preußische T 18. Ihr erstes Bahnbetriebswerk war das Bw Saßnitz-Hafen auf Rügen, wo sie auch bis 1936 stationiert war. Die alte Dame kann dieses Jahr ihr 100-Jähriges feiern. Seit 1971, ein Jahr nach ihrer Ausmusterung im Bw Wustermark, ist sie eine offizielle Museumslok des Verkehrsmuseums Dresden. Geschützt hinterstellt steht sie im Lokschuppen des Bw Dresden-Altstadt und ist bei vielen Veranstaltungen wie dem Dresdner Dampflokfest zu sehen. Zu Einsatzzeiten trug sie zeitweise auch Windleitbleche.


Foto: Welsch

78 468 (078 468-6)

78 468 (Henschel 20166/1923) ist die letzte betriebsfähige T 18. Sie ist in Lengerich (Westf.) stationiert und wird schwerpunktmäßig vor dem Teuto-Express eingesetzt. Der historische Dampfzug verkehrt mehrmals jährlich auf seinen Stammstrecken. Diese sind die Teutoburger Wald-Eisenbahn von Ibbenbüren nach Hövelhof, die Tecklenburger Nordbahn von Osnabrück Hbf nach Rheine Hbf, derHaller Willem von Osnabrück nach Bielefeld Hbf und die Strecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn von Münster (Westf.) Hbf nach Warstein-Brauerei. Daneben gibt es zahlreiche Sonderfahrten.


Foto: Nelkenbrecher

78 246 (078 246-6)

78 246 (Vulcan 3772/1922) ist im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg an der Schiefen Ebene derzeit unzugänglich abgestellt. Ihr erstes Bahnbetriebswerk war das Bw Recklinghausen. Sie war die letzte preußische T 18 im Plandienst bei der Deutschen Bundesbahn. Die letzten Einsätze erfolgten vom Bw Rottweil aus. Zum 31. Dezember 1974 erfolgte die Ausmusterung der Maschine. Das Foto zeigt die Lok noch zu Plandienstzeiten vor einem Personenzug nach Tübingen im Abzweigbahnhof Horb mit einem alten Nummernschild extra für die zahlreichen Fotografen.

78 189 (Oko 1-3)

Die ehemalige 78 189 (Vulcan 3610/1920) gehört als OKo 1-3 zum Bestand des Warszawa Muzeum Kolejnictwa. Die Maschine wurde im Juli 1920 an das Bahnbetriebswerk Bochum-Nord geliefert. Sie verblieb nach dem Zweiten Weltkrieg wie viele andere Loks preußischen Ursprungs in Polen und wurde dort 1972 ausgemustert, aber nicht verschrottet. Das Eisenbahnmuseum ist heute im stillgelegten ehemaligen Warschauer Hauptbahnhof in der Nähe des Stadtzentrums untergebracht.


Foto: Tohma



Von der Vorortstation Bukarest Basarab fällt der Blick auf die neue, gleichnamige Brücke. Der Zug mit 63-1133 ist am 26. Januar 2012 aus Richtung Bukarest Nord eingelaufen.

Der Winter 2011/2012 war in vielen Ländern Osteuropas der strengste seit mehreren Jahrzehnten. Trotz extremer Winterbedingungen war in Rumänien der Eisenbahnbetrieb möglich.

KALT erwischt



Noch schlimmer traf es womöglich Moldawien. Mit dortigen Weitstreckenwagen ist 060 EA 799 am 6. Februar 2012 als IR „Moldova" in Bukarest Nord eingetroffen.

Durch die geographische Lage und die vielfältige Landschaft haben die Eisenbahner in Rumänien seit jeher mit extremen Bedingungen zu kämpfen. Temperaturen von 40 Grad C im Sommer in den weiten Ebenen im Südosten und von -30 Grad C in den Karpatentälern im Winter sind keine Seltenheit. Auf den Magistralen verkehren noch heute viele Züge, die das ganze Land durchqueren. Auf den Langläufen mit bis zu 700 km, zum Beispiel von Bukarest nach Iasi, Klausenburg oder Temeschwar, hat die Bahn oft mit sehr unterschiedlichen Wetterbedingungen zu kämpfen. Nach dem aktuellen Wintereinbruch war jedoch schnell klar, dass trotz des ständigen Einsatzes aller Kräfte und Schneeräumfahrzeuge ein normaler Fahrplan nicht mehr eingehalten werden konnte.

Im Süden und im Osten des Landes (in den Provinzen Dobrodja, Wallachei und Moldawien) war die Lage ab Mitte Januar besonders dramatisch. Die andauernde Kälte mit ständig zweistelligen Minuswerten, die großen Schneemengen und vor allem der starke Wind haben viele Haupt- und Nebenbahnen zeitweise unpassierbar gemacht. Grund waren die Schneeverwehungen, die trotz aller Bemühungen einen normalen Eisenbahnbetrieb unmöglich gemacht haben. In einigen Fällen sind die ersten Züge des Tages noch planmäßig gefahren, doch wenige Stunden später haben Verwehungen alle anderen Züge auf freier Strecke blockiert. Die Gebäude und technischen Einrichtungen wie Signal- und Oberleitungsmasten sind zur Falle geworden. Oft lag der Schnee in der offenen Landschaft nur etwa

Der Windschatten wird zur Falle



Angekommen: Drei Vertreter der rumänischen Einheits-E-Loks haben sich am 6. Februar 2012 durch den Schnee bis Bukarest Nord gekämpft, vorne 477-498-6 mit IC 473. Ein aktuelles Modell dieser E-Lok-Baureihe finden Sie in der Probefahrt auf Seite 65.

30 Zentimeter hoch, in der Nähe von Gebäuden oder Silos haben sich jedoch bis zu drei Meter hohe Schneeberge gebildet. Damit waren die meisten Eisenbahner und das Material dann doch komplett überfordert, denn solche Zustände waren in Rumänien seit dem Winter 1954, als der Schnee Lokomotivhöhe erreichte, nicht mehr eingetreten.

Viele kleinere Gemeinden vor allem in der Region Moldawien waren von der Außenwelt komplett abgeschnitten. Deren Versorgung konnte nur durch den Einsatz von Armeefahrzeugen und in einigen Fällen sogar nur durch Hubschrauber aufrechterhalten werden.

Schneefräsen sorgen für das Durchkommen

Dass Schnee in Rumänien schon immer ein Hindernis war, zeigt ein kurzer Blick zurück. Schon früh haben die rumänischen Eisenbahnen die ersten Schneepflüge angeschafft. Schneeschleudern mit Dampfantrieb, zuerst amerikanischen Ursprungs (Cooke, Paterson) und später aus Schweden (NoHAB) und Deutschland (Henschel), kamen ab Ende des 19. Jahrhunderts zum Einsatz. Die aktuellen Schneeräumfahrzeuge der Infrastruktur-Sparte der Rumänischen Eisenbahnen bestehen aus zwei Typen: Aus vierachsigen Schneepflügen rumänischer Konstruktion, die aber in diesem Winter schnell überfordert waren, und aus vierachsigen Schneeschleudern mit 950 PS starken Dieselmotoren und hydraulischem Antrieb, gebaut 1967-68 bei Henschel und 1983-88 in der Lokomotivfabrik „23. August" (Faur) in Bukarest. Die typischen Schneeräumzüge bestehen aus Fräsen beider Typen und Dieselloks an beiden Zugenden, dazwischen sind ein Wagen mit Ausrüstung, ein Schlafwagen für das Dienstpersonal, ein Küchenwagen und ein Dienstwagen eingereiht.

Trotz sehr großer Verspätungen der Reisezüge (im Extremfall bis zu 60 Stunden) und vieler ausgefallener Züge vor allem im Regional- und Güterverkehr konnte ein notdürftiger Eisenbahnbetrieb im ganzen Land aufrechterhalten werden. Und dies, während die meisten Autobahnen und Fernverkehrsstraßen sowie fast alle Flughäfen gesperrt waren. In Rumänien wird die Eisenbahn oft als Beförderungsmittel für Arme betrachtet und viele Strecken sind akut von der Einstellung bedroht. Der vergangene Winter hat jedoch wieder gezeigt, dass dieses Verkehrsmittel am ehesten auch extremen Wetterbedingungen standhält. *Mircea Dorobantu / Horia Radulescu*



Schneeschleudereinsatz auf der Nebenstrecke Bukarest – Oltenita am 29. Januar 2012. An jedem Zugende sind eine Schneeschleuder und eine 060-DA-Diesellok eingereiht.

Fotos: Mircea Dorobantu

Einrichtungs-Borgward



Die Borgward-Triebwagen waren als Schlepptriebwagen konstruiert. So konnten auch mehrere Waggons angehängt werden.

Inzwischen ist es über 40 Jahre her, dass die letzte Strecke der Sylter Inselbahn eingestellt wurde. Bis zum Ende der Nordbahn am 29. Dezember 1970 gab es auf Sylt neben der normalspurigen Festlandanbindung über den 1927 eröffneten Hindenburgdamm ein beachtliches Schmalspurnetz mit einer Spurweite von 1000 Millimetern. Große Bekanntheit erlangte die Inselbahn bei Eisenbahnfreunden hauptsächlich durch ihre legendären Borgward-Triebwagen, die in den 50er-Jahren im Eigenbau entstanden. Auf der Insel findet man inzwischen nur noch wenige Spuren des einst florierenden Bahnverkehrs.

Die erste Eisenbahn auf der Nordseeinsel wurde bereits 1888 in Betrieb genommen. Damals wurde die Ostbahn Westerland-Inselbahnhof-Nord zum Fähranleger in Munkmarsch in Betrieb genommen. Bis zur kompletten Erschließung der Insel sollte es aber noch über zehn Jahre dauern. 1901 konnte zuerst die Südstrecke von Westerland nach Hörnum in Betrieb gehen, ehe zwei Jahre später die Nordbahn von Westerland nach Kampen folgte. Der Betriebs-

Betriebsmittelpunkt Westerland

mittelpunkt Westerland lag nun zentral fast in der Mitte der beiden Streckenäste. Die Fahrzeit der Personenzüge zwischen Westerland und Hörnum betrug 1950 planmäßig 42 Minuten, während für die Bereisung der Strecke nach List 41 Minuten veranschlagt wurden.

Die Inselbahn verzeichnete im Lauf der Jahre mehrere Betreiberwechsel. Sie war sowohl in öffentlicher als auch in privater Hand. 1952 fusionierten die zuvor unabhängige Nord- und Südbahn zur Sylter Verkehrsgesellschaft, deren Inhaber der Reiseunternehmer Ruy Prahl wurde. Anfang der 1950er-Jahre wurde der aufwendige Zugverkehr mit Dampfloks mehr und mehr durch Dieselloks und Dieseltriebwagen ersetzt, die zuvor auf dem Festland durch zahl-



Foto: Heix

Fünf Borgward-Fahrzeuge dieses Typs dienten als Basis für die neuen Triebwagen.

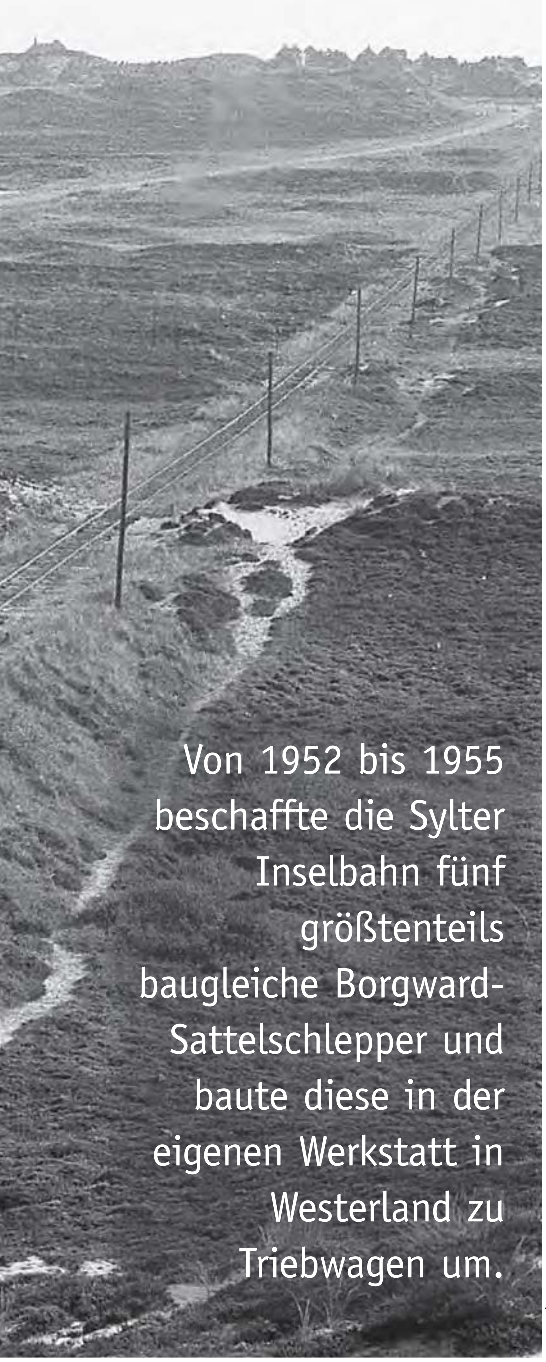


Foto: Luckmann

Von 1952 bis 1955 beschaffte die Sylter Inselbahn fünf größtenteils baugleiche Borgward-Sattelschlepper und baute diese in der eigenen Werkstatt in Westerland zu Triebwagen um.

reiche Streckenstilllegungen überflüssig geworden waren. Doch die vielen unterschiedlichen Triebwagentypen befriedigten auf Dauer nicht. So entschied sich der Unternehmer Prahl, Kontakt mit der Firma Borgward aufzunehmen, die in Bremen nach dem Krieg auch eine zivile Lastwagenproduktion aufgebaut hatte. Aus fünf Borgward-LKW vom Typ B 4000 entstanden zwischen 1952 und 1955 fünf skurril aussehende Schlepptriebwagen. Die Fahrzeuge wurden für den Schienenbetrieb umgebaut und die Ladefläche durch einen Neubau-Personenwagenaufbau ersetzt. 53 Werzalit-Sitze, wie sie damals in vielen Straßenbahnen Verwendung fanden, fasste das neue Gefährt. Für die Hochsaison natürlich viel zu wenig, weshalb für die Triebwagen auch gleich passende Beiwagen in der inselbahneigenen Werkstatt entstanden. Auch



Foto: Luckmann

Im September 1969 entstand dieses Foto des LT 3 vor der Abfahrt nach Westerland.

noch brauchbare klassische Personen- und Güterwagen konnten mit dem Borgward befördert werden. Ein Nachteil der Neukonstruktion war, dass das Fahrzeug, ähnlich einer Straßenbahn, nur auf einer Seite einen Führerstand hatte. So mussten die Triebwagen in den beiden Endbahnhöfen der Nord- und Südstrecke umständlich gedreht werden, weshalb dort extra Drehscheiben entstanden, die mit Muskelkraft zu bewegen waren.

Sylter Inselbahn wird Straßenbahn

Ab 1957 wurde die Inselbahn nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) betrieben, was zum Beispiel eine dichtere Zugfolge ermöglichte, weil die Züge nun auf Sicht verkehren konnten, was bei einer Eisenbahn im Regelfall nicht erlaubt ist. Bedingt durch das nahe Meer zeigten sich bereits nach wenigen Jahren massive Rostschäden an den Fahrzeugen, so dass viele Teile ausgetauscht werden mussten. Trotz der steigenden Urlauberzahlen wurde die Inselbahn ab Mitte der 60er-Jahre nicht mehr modernisiert. Zu hoch wären die Kosten für die Erneuerung der Infrastruktur gewesen. Das Ende der Südbahn kam 1969, das der Nordbahn 1970. Die meisten Fahrzeuge der Inselbahn wanderten auf den Schrottplatz. *Korbinian Fleischer*

Der letzte Sylter

400 Kilometer südlich von Westerland in Wehmingen, einem Ortsteil von Sehnde (S-Bahn-Station) gibt es auf dem Gelände eines stillgelegten Bergwerks ein großes Straßenbahnmuseum, das auch den LT 4 aus Sylt beherbergt. Das Museum hat vom 1. April bis zum 28. Oktober 2012 an allen Sonntagen und Feiertagen von 11 Uhr bis 17 Uhr geöffnet und bietet auf dem Gelände Straßenbahnfahrten an. Das Museum ist während der Öffnungszeiten unter Tel. (05138) 45 75 erreichbar. www.tram-museum.de.



Foto: Fleischer

Der Sylter soll nach Restaurierung bald wieder ausgestellt werden, so Bodo Krüger, der 2.Vorsitzende des Museumsvereins.



Foto: Dr. Löttgers

Betriebsmittelpunkt der Sylter Inselbahn war der Bahnhof Westerland. Dort stehen am 26.Juni 1966 neben den Borgward-Triebwagen auch Fahrzeuge, die von anderen Bahnen stammten.

Im September 1974 begann mit der 1044.01 eine echte Erfolgsgeschichte im Lokomotivbau Österreichs. Bis heute sind die Maschinen universal einsetzbare Leistungsträger im elektrifizierten Netz der ÖBB.

Eine Meisterin in allen Disziplinen

Noch in den 1990er-Jahren zeigten die Lokomotiven der europäischen Bahnen ein unverwechselbares Gesicht. Bei den Eidgenossen prägten die Ae 6/6, die Re 4/4 und Re 6/6 das Bild. In Deutschland waren es die einheitlichen Elektrolokomotiven und natürlich die legendären 103. In Österreich die Reihen 1042 und 1044. Robuste und leistungsfähige Maschinen, die den besonderen Anforderungen der jeweiligen Schienenwege gerecht werden konnten. Zügige Tempi auf der Westbahn zwischen Salzburg und Wien, Kraftakte auf den langen und steilen Rampen der klassischen Alpenbahnen vom Arlberg bis zum Semmering. Eine Meisterin in allen Disziplinen stellt bis heute die Reihe 1044





Foto: Moll

Links die „Schachbrett"-1044 117, rechts die designierte Museumslok 1044 040, die inzwischen zur 1114 umgebaut worden ist (Spittal-Millstättersee).

dar. Ihre einzigartige Erfolgsgeschichte begann mit der Anlieferung der 1044.01 im September 1974. Dass es dann insgesamt 217 Fahrzeuge werden sollten, deren Beschaffung erst 1995 abgeschlossen wurde, war zunächst alles andere als eine ausgemachte Sache. Bis zum Erscheinen der bis heute wegen ihrer typischen Lüftergeräusche oft als „Alpenstaubsauger" benannten vierachsigen Maschinen zeigte sich der Fuhrpark der Österreicher wenig zeitgemäß. Zahlreiche Vorkriegsbaureihen wie die 1245 oder die 1020 waren noch unentbehrlich. Die Nachkriegsprodukte in Gestalt der 1041, 1141 oder der sechsachsigen 1010 (20 Exemplare) und 1110 (30) kamen nur auf relativ geringe Stückzahlen. Erst mit der ab 1963 ausgelieferten Reihe 1042 und ihrer optimierten Schwester 1042.5 gesellten sich echte Hochleistungsmaschinen hinzu. Sie sorgten rasch dafür, dass sich die Veteranen nach und nach aus den Umlaufplänen verabschieden konnten. Insgesamt 257 Fahrzeuge standen dann in den Loklisten. Im November 1977 endete mit der 1042 707 die Beschaffung. Die Loks kamen auf allen elektrifizierten Strecken zum Einsatz und führten einige hochwertige Schnellzüge auch nach Deutschland. Die technische

Schwedenimport: Zaghafte Versuche in Richtung neuer Technik

Entwicklung blieb aber nicht stehen und so hielt die Thyristortechnik auch in den Lokomotivbau Einzug. Die zur Zurückhaltung neigenden Entscheidungsträger in Wien gingen jedoch in eher zaghaften Schritten auf die neue Technik zu. Sie besorgten sich schwedisches Know-how in Form von insgesamt zehn Maschinen, die dort als Rc 2 und bei den ÖBB als Reihe 1043 bezeichnet wurden. Die stets in Villach beheimateten Maschinen kamen vornehmlich auf der Tauernbahn zum Einsatz. Im Dezember 2001 reisten die verbliebenen neuen 1043 dann wieder in ihre schwedische Heimat zu-

Im harten Winterdienst konnte die 1044 zunächst nicht überzeugen. Doch es gelang, die Probleme in den Griff zu bekommen. Diese Aufnahme eines nach Innsbruck fahrenden Zuges entstand im März 1988.





Ihre letzten Einsatzjahre verbrachte die 1044 501 (ex 1044.01), die erstgebaute Maschine ihrer Reihe, ohne festen Umlauf. Dabei kam sie oft auf die Westbahn. Eben passiert sie als Vorspannlok das bekannte Stift Melk.



Foto: Moll

Auf dem Führerstand der 1144 091. Alltagsspuren am Bedienpult künden von den zahlreichen Einsatztagen der Lok.

rück und beendeten ein erfolgreiches Kapitel Lokomotivgeschichte in Österreich. Fortgeschrieben wurde es von ihren legitimen Nachfolgern, den Loks der Reihe 1044. Diese lehnten sich technisch und optisch an die Schwedinnen an, waren aber stärker (5400 kW Stundenleistung) und vor allem schneller. Die Höchstgeschwindigkeit betrug stolze 160 km/h. Ungewohnt, den Loks aber eine feine optische Note verleihend, wirkten die gesickten Lokkästen der Maschine. Auch die leicht geknickte Stirnfront und die vier seitlichen Bullaugen unterhalb der Lüfter trugen viel zum typischen Erscheinungsbild der 16,10 Meter langen Lok bei.

Zunächst sorgten leichte Kinderkrankheiten für Schlagzeilen. Die im Simmering-Graz-Pauker Werk in Graz entwickelte Lokreihe kam mit den in den Alpen durchaus schneereichen Wintern nicht klar. Die Lüfter saugten den feinen Flugschnee an, was für Verdruss sorgte. So wurden im Laufe der Jahre immer wieder neue Lüfterelemente verbaut. Ab der 1044. 71 kamen dann hochliegende Teile zum Einbau, die auch das optische Bild veränderten. Weitere Probleme gab es mit den Radreifen.

Der kompakte Lokkasten erstrahlte im leuchtenden Blutorange

Im Laufe der Jahre wurden die 1044 den jeweils gültigen Farbkonzepten unterworfen. Es scheint eine „Tugend" der Maschinendirektion oder der ÖBB-Vorstände zu sein, vertraute Farbschemata immer wieder durch neue zu ersetzen. Das mit Verfügung aus dem Jahr 1969 eingeführte Farbschema sah auch für die Reihe 1044 das mit Abstand schönste Farbkleid vor: Blutorange für den Lokkasten und Elfenbein für die drei Zierstreifen und das Dach. Der Rahmen und das Fahrwerk erhielten einen Anstrich in Tiefschwarz. Diese Farben galten für die Fahrzeuge mit der Ordnungsnummer 01 bis 126. Ab der 1044 111 wurden dann Rahmen, Fahrwerk und Dach in Umbragrau gespritzt. Erfreulicherweise blieben die drei Zierstreifen erhalten. Doch dann sahen die Kreativabteilungen der ÖBB die Zeit gekommen, auch der 1044 ein neues Erscheinungsbild zu geben. So stellten im Frühling 1987 die Designer eine fortan als „Schachbrett-Lackierung" in den Sprachschatz eingegangene Variante vor. Der Anlass für diese Farbwahl war die kürzlich bestellte neue Serie der Reihe 1044.2. Sie sollte, technisch leicht verändert, natürlich auch optisch für neue Reize sorgen. Als erste Probanten kamen die Unfallloks 092 und 117 an die Reihe. Eine Bauchbinde oberhalb des Rahmens trennte den Kasten, der weiterhin in Blutorange lackiert war, optisch ab. An den Lokfronten wurden die Farben getauscht, sodass sich eine Art Schachbrett-Muster ergab. Dieses Design erhielten auch noch die ersten drei Serienloks der Reihe 1044.2, ehe sich ab der 1044 204 die bis heute gültige Lackierungsvariante mit „Bauchbinde" und „Brille", so die Bezeichnungen, durchsetzte. Dieses Farbschema wurde schließlich bei allen zur Hauptausbesserung anstehenden Maschinen angewandt, so dass es heute, von wenigen Ausnahmen abgesehen, für die ganze 1044-Flotte gilt. Verkehrsrot wurde zur dominierenden Farbe. Ein weiterer optischer Eingriff erfolgte mit dem Wandel des ÖBB-Logos. Der gute alte „Pflatsch" hatte ausgedient und wurde durch eine

In einem besonders bunten Farbkleid war die 1044 282 unterwegs. Es zeigte Figuren des ORF-Kinderprogamms „Confetti-TV".



schlichte Wortmarke, gebildet aus den dürren Buchstaben „ÖBB", ersetzt.

Einige 1044 wurden für eine bestimmte Zeit mittels Lacks und Folie zu auffälligen Werbeträgern. Neben der 1044 501,

Die 1044 282 war die wohl bunteste Werbelok der ÖBB

das ist die 1044 01, einst Schnellfahrlok, dann Sonderling, der weder die Bauchbinde noch den Schachbrett-Look trug, fielen folgende Loks auf: Die 1044 018 trat als Eurobotschafter in Erscheinung. Sie wurde blau lackiert und dann mit Folien beklebt. Die 1044 100 und die 1044 210 warben für die Gewerkschaft der Eisenbahner im mehr oder weniger gelungenen Design. Und die 1044 282 durfte aufgrund einer Kooperation zwischen ÖBB und Österreichischem Rundfunk als „Confetti-TiVi"-Lok vom November 1998 bis zum Mai 2000 in überaus buntem Farbkleid durch die Lande rollen und für eine Kindersendung werben.

Obwohl ab 2000 die Auslieferung der Taurus-Flotte begann und insgesamt 382 Loks für die ÖBB gebaut wurden, kann auf die 1044 nicht verzichtet werden. Aus diesem Grund wurde ein umfangreiches Modernisierungsprogramm aufgelegt. Alle Loks der zweiten Serie sind zur Reihe 1144 umgebaut worden. Vielfach- und Wendezugsteuerung, auch kompatibel mit den Taurus-Maschinen, sowie hell leuchtende LED-Lichter zählen zu den neuen Merkmalen. Auch die 1044 ist weitgehend zur Reihe 1144 geworden. Voraussichtlich noch in diesem Jahr wird dieser Prozess abgeschlossen, die eine oder andere Lok bis dahin wohl ausgemustert sein. Einige schieden nach Unfällen bereits aus. Doch eine Weile werden wir dem typischen, wohl vertrauten Klang der 1044 in Österreich und Deutschland aber noch lauschen können.

Klaus Eckert



Bis heute sind die Lokomotiven in Deutschland unterwegs. Auf der Mittenwaldbahn allerdings nicht mehr.



Foto: Dollinger

Im Leiheinsatz für TX-Logistik war 1144 218 am 30. August 2007 mit einem Müllzug südlich von Treuchtlingen unterwegs. Die Lok erhielt eine nie genützte Fernsteuerung, erkennbar an den beiden Funkantennen auf dem Dach.



Fotos: Klaus Eckert

Mit einem IC rollt die 1114 080, mit der ÖBB-Wortmarke verziert, auf der Tauernbahn nach Villach Hbf (Mai 2011).



Vom Goetheweg hat man einen wunderbaren Blick auf den Brocken mit Brockenantenne und -haus und an diesem Tag auch auf 99 7237, die mit einer langen Dampffahne bei strahlend blauem Himmel dem Gipfel entgegen strebt.

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) feiern 2012 ihr 125-jähriges Bestehen. Aber auch ohne Sonderveranstaltungen ist die Bahn rund um den Brocken einen Besuch wert.

Mit Volldampf ins Jubeljahr

Die Kälte hatte Deutschland Anfang Februar fest im Griff. Die Hochdrucklage mit Ostwind und sibirischer Kälte verschaffte Deutschland eisige Temperaturen mit viel Sonnenschein. Dies machte sich auf Norddeutschlands höchstem Berg angenehm bemerkbar: Es herrschte erstklassiges Fotowetter. Als wir am Sonntag, 5. Februar, auf den Brocken wandern wollten, zeigte das Thermometer unangenehme -21 ° Celsius. Gut eingepackt mit mehreren Schichten Klamotten und ein paar Kilogramm Fotoausrüstung machten wir uns auf, den Brocken zu erklimmen.

Das erste Foto auf Höhe Goetheweg mit dem bergfahrenden HSB-Zug und 99 7237 ließ das Fotografenherz höher schlagen: Durch die eisigen Temperaturen und das sonnige Wetter entstanden eindrucksvolle Dampffahnen im strahlend blauen Himmel.

Insgesamt fünf HSB-Planzüge kann man jedes Wochenende auf dem Brocken erleben, und nicht nur eine Wanderung zum Gipfel, sondern auch die Mitfahrt im Zug ist ein einmaliges Erlebnis! Das Highlight des Tages war es, den letzten Zug im warmen Licht der untergehenden Sonne zu fotografieren. Mit Glücksgefühlen im Bauch freut man sich auf den gut geheizten Zug, um mit diesem wieder ins Tal zurück zu fahren. Damit ging ein wunderbarer Tag bei den Harzer Schmalspurbahnen zu Ende. *Christian Spiller/al*

Die ersten Jubiläums-Veranstaltungen stehen fest:

Samstag, 28. April 2012 Bahnhofsfest in Nordhausen „10 Jahre Lückenschluss HSB – Straßenbahn Nordhausen": Bühne mit Programm, Stände, Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Sonderzug-Pendelverkehre Nordhausen Nord – Eisfelder Talmühle – Nordhausen Nord mit historischen Fahrzeugen

Samstag, 9. Juni 2012 Bahnhofsfest in Wernigerode „125 Jahre Schmalspurbahnen im Harz": Bühne mit Programm, Stände, Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Tag der offenen Tür in der Werkstatt, Präsentation von Gastfahrzeugen, Sonderzug-Pendelverkehre Wernigerode – Steinerne Renne – Wernigerode

Samstag, 18. August 2012 Bahnhofsfest in Gernrode „125 Jahre Selketalbahn": Bühne mit ganztägigem Programm, Stände, Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Gastfahrzeuge, Sonderzug-Pendelverkehre Gernrode – Quedlinburg – Gernrode/Gernrode – Alexisbad – Gernrode.

Fotos: Christian Spiller



Für den letzten Zug des Tages heißt es immer Daumendrücken, dass das Wetter hält und keine Wolken vor die Sonne ziehen. Diesmal sollte es klappen, als 99 7238 die letzten Meter zum Brockenbahnhof dampfte und das warme Abendlicht die Dampfwolke rosa einfärbte.

www.dampflokmuseum.de

An der Schiefen Ebene

Das Deutsche Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg unterhält eine umfangreiche Homepage.

■ Die Schiefe Ebene zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast ist überregional bekannt. Am Fuße der markanten Steigungsstrecke entstand ab 1977 durch die private Initiative von Günter Knauß das Deutsche Dampflokmuseum Neuenmarkt-Wirsberg. Seit 1984 befindet sich das Museum in der Trägerschaft eines Zweckverbandes, bestehend aus dem Bezirk Oberfranken, dem Landkreis Kulmbach und der Gemeinde Neuenmarkt. Im Museum gibt es zahlreiche Dampfloks zu bestaunen. Auch eine preußische T 18, die 78 246, hat im Museum Unterkunft gefunden. Die Homepage informiert den Besucher ausführlich über die Sammlung des Museums sowie die regelmäßigen Fahrtage der eigenen Schienenbusgarnitur. Auf einem interaktiven Lageplan kann man sich die einzelnen Stationen schon einmal vorab anschauen.

www.bahnbetriebswerk-tuttlingen.de

Die Loksammlung

Viele abgestellte Dampfloks sind im Bw Tuttlingen zu sehen, darunter auch 78 192.

■ Wer mit dem Zug durch Tuttlingen fährt, kann sie eigentlich nicht übersehen: Im eingezäunten Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerks Tuttlingen stehen 26 Dampfloks abgestellt. Sie gehören zum Deutschen Dampflok- und Modelleisenbahnmuseum im Bahnbetriebswerk Tuttlingen. Das direkt an der Donau gelegene Bw befindet sich in privater Trägerschaft. Es wurde 1933 eingeweiht und kann zusammen mit dem Verwaltungsgebäude, dem siebenständigen Ringlokschuppen, einer funktionsfähigen 21-Meter-Drehscheibe sowie den erhaltenen Bekohlungsanlagen besichtigt werden. Auf dem vier Hektar großen Gelände sind neben den Dampfloks mehrere Diesellokomotiven, Personen-, Schlaf- und Güterwagen sowie zahlreiche weitere Exponate aus der Eisenbahn-Geschichte ausgestellt. Die Homepage gibt einen Überblick über die Öffnungszeiten und Eintrittspreise. Leider werden zu den Exponaten keine weiteren Angaben gemacht oder Fotos gezeigt.

www.eisenbahn-tradition.de



Teuto-Express

Lebendige Eisenbahngeschichte mit einer preußischen T 18.

■ Der gemeinnützige Förderverein Eisenbahn-Tradition e. V. hat sich zum Ziel gesetzt, einen historischen Dampfzug im Stil der ersten Hälfte der 1950er-Jahre zu erhalten, zu betreiben und auf den Strecken des Tecklenburger, Münster- und Osnabrücker Landes einzusetzen.
Neben 50 3655 und der Dampfspeicherlok Blitz aus Lengerich (Westf.) kann man beim Teuto-Express die letzte betriebsfähige Dampflok der Baureihe 78 erleben (siehe Seite 14 ff.). Die Maschine ist seit 2008 in Lengerich zuhause. Die Internetseite des Vereins informiert ausführlich über die vom Verein erhaltenen Fahrzeuge, die Einsatzstrecken sowie über die Aktivitäten der Eisenbahnfreunde. Geradezu vorbildlich ausgestattet ist die Rubrik Fahrzeuge: Dort findet man nicht nur Informationen über die Triebfahrzeuge, sondern auch ausführliche Daten, Fotos und Zeichnungen zum eingesetzten Wagenmaterial. Eine sehenswerte Galerie sowie ein Gästebuch für die zahlreichen Besucher runden die Webseite ab.

www.tram-museum.de

Welt der Straßenbahnen

In Wehmingen, einem Ortsteil der Stadt Sehnde, befindet sich das Straßenbahn-Museum von Hannover.

■ 1970 gründete sich eine Initiative, die ein scheinbar aussterbendes Verkehrsmittel, die Straßenbahn, der Nachwelt erhalten wollte. Aus ganz Deutschland wurden Straßenbahnfahrzeuge zusammengetragen. Aus dieser Sammlung entstand 1987 das Hannoversche Straßenbahn-Museum: Ein Museum für den Erhalt und die Präsentation dieses einst wichtigsten städtischen Verkehrsmittels. Nicht unbedingt eine typische Straßenbahn ist der LT 4 der Sylter Inselbahn, der seine letzte Bleibe hier im Straßenbahnmuseum gefunden hat. Die Sylter Inselbahn wurde zuletzt nämlich ebenfalls nach der Betriebsordnung für Straßenbahnen betrieben. Bevor man dem sehenswerten Museum einen Besuch abstattet, empfielt es sich, die Homepage gründlich zu studieren. Dort findet man alle relevanten Dinge zum Museum: Tipps zur Anreise, Informationen zum Gelände des Museums, Preise und Sonderveranstaltungen und natürlich umfangreiche Informationen zu den Exponaten, die teilweise in Bildern betrachtet werden können. Unter der Rubrik Spielereien findet man hier sogar ein virtuelles Foto-Puzzle in verschiedenen Schwierigkeitsgraden. Die digitalen Puzzleteile liegen richtig herum und werden mit der gedrückten linken Maustaste bewegt. Natürlich findet der Online-Besucher auf der sehr gut gestalteten Seite auch umfangreiche Kontaktdaten des Vereins, so dass eventuelle Fragen nicht dauerhaft unbeantwortet bleiben müssen.

Frühling, Sommer, Herbst und Winter sind die größten Feinde der Eisenbahn. Dieser ironische Satz findet beinahe jedes Jahr und bei fast jeder Gelegenheit seine Bestätigung auf und auch neben der Schiene.

An einem Frühlingsmorgen des Jahres 1969, genau am 25. März verließ ein Trabant 600 mit zwei Mann Besatzung Dresden in Richtung Norden. Ziel war das Schloss Lützow, etwa 15 Kilometer westlich von Schwerin. Der Generalsekretär des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes (DMV) hatte dorthin zu einem Erfahrungsaustausch eingeladen. Es war der Frühling nach dem katastrophalen Winter, der vor allem in Norddeutschland schlimme Störungen des Verkehrs, insbesondere des Bahnbetriebes hervorgerufen hatte.

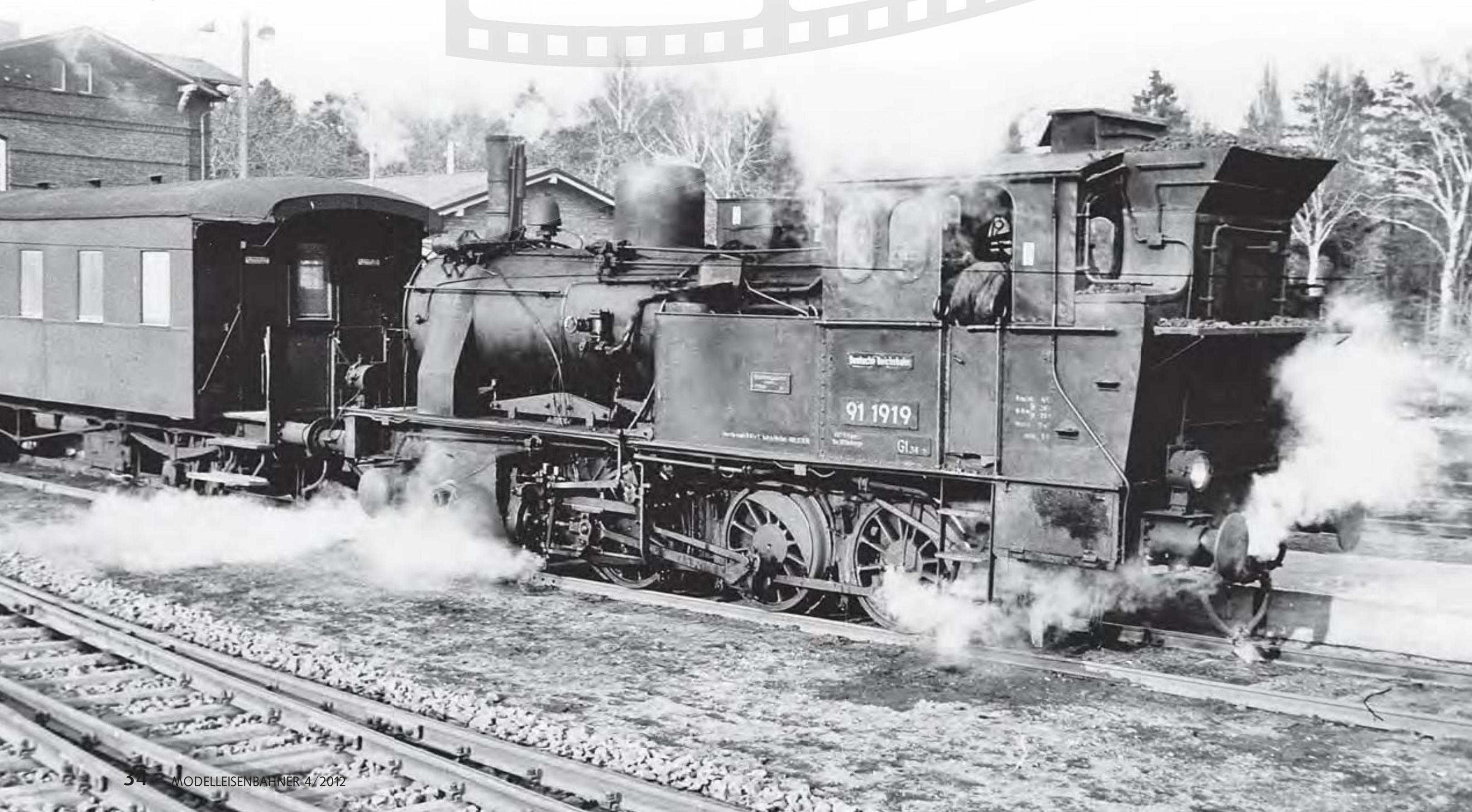
Die Insassen des Fahrzeugs waren Olaf H. und ich, beide begeisterte Modelleisenbahner sowie Eisenbahnfreunde und -fotografen. Olaf war ein Fan preußischer Loks und ein Insider hatte ihm verraten, dass in Kyritz nordwestlich von Potsdam noch Loks der Baureihe 91 in Betrieb waren. Da unsere Fahrtroute dort in der Nähe vorbeiführte, lag es natürlich nahe, diesen Tipp zu überprüfen. Man muss hier zum Verständnis jüngerer Leser erwähnen, dass der Informationsfluss damals sehr spärlich war, vieles beruhte auf Sichtungen, heutige Medien wie das Internet waren undenkbar und selbst der Besitz eines Telefonanschlusses schon ein Luxus.

Die Fahrt nach Kyritz verlief reibungslos. Dort angekommen, wurde sofort der Bahnhof angesteuert und wir hatten tatsächlich Glück. 91 1919 rangierte auf den ausgedehnten Bahnhofsanlagen, zwar keine alte Preußin, aber eine ehemalige mecklenburgische T4. Auch gut, Fotoapparate entsichert und los ging es. Unsere Freude über den Fund wurde jedoch gebremst und unsere Tätigkeit jäh unterbrochen durch einen barschen Anruf: „Was machen Sie denn da? Das ist verboten!". Es näherte sich ein uniformierter, älterer Eisenbahner mit einem martialischen Schnauzbart und Gewehr unterm Arm. „Mein Gott", dachte ich, „hier sind wir im Wilden Westen." Der gefährlich anmutende Mensch stellte sich als Leiter des Bahnhofs Kyritz vor und vertrieb mittels Luftgewehrs die

Ein Ausflug zu den letzten Einsätzen der Baureihe 91[19] im Jahr 1969 wurde für zwei Fotografen zum wahrhaften Härtetest für Mensch und Maschine.

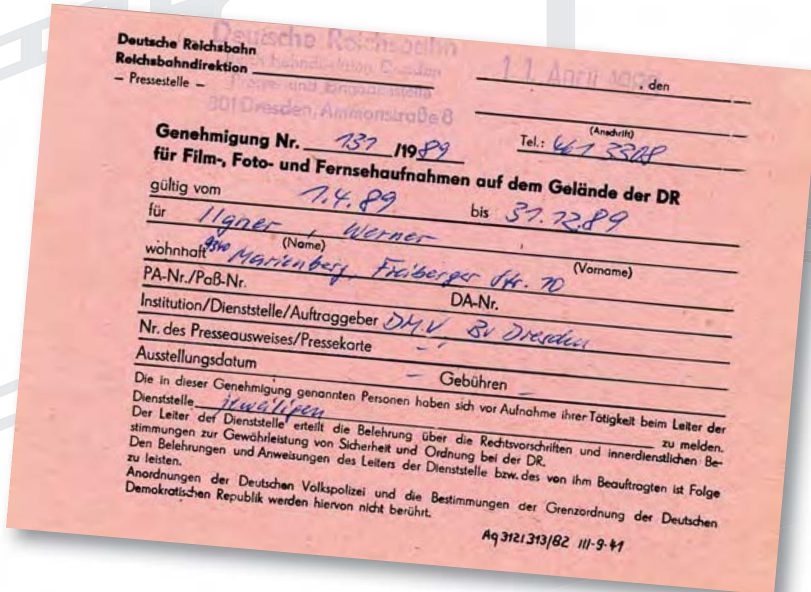
Fototour mit

Das ursprüngliche Ziel der Reise ist erreicht; 91 1919 beim Rangieren in Kyritz.



Wilder Westen in Kyritz

Vögel von den frisch bestellten Beeten seines Gartens. Nachdem wir uns vorgestellt und ausgewiesen hatten, glücklicherweise waren wir sogar im Besitz einer Fotogenehmigung für Kyritz, der begehrten so genannten roten Karte, wurde der Mann schlagartig freundlicher. In dritter Generation Eisenbahner in Kyritz quoll er förmlich über von Geschichten, Anekdoten und Erlebnissen rund um die Eisenbahn und genoss es, mit zwei interessierten Eisenbahnfreunden zu fachsimpeln. Fast verpassten wir darüber das Fotografieren. Als wir uns schließlich nach der längeren, ungeplanten Pause verabschiedeten, stellte Olaf noch die Frage: „Steht noch etwas auf der Strecke?" Ein Lächeln zog sich durch das Gesicht des Bahnhofsvorstehers: „Da steht nichts, da liegt was." Er erntete verständnislose Blicke von uns, aber der freundliche Eisenbahner klärte uns umgehend auf. Bedingt durch das späte Schneechaos im März mussten umfangreiche Schneepflugeinsätze auf dem Prignitzer Schmalspurnetz gefahren werden. Dafür war unter anderen 99 4645 eingeteilt. Nach einem langen Einsatztag einschließlich Freischaufelns eines bei Barenthin seit Stunden festsitzenden Zuges konnte die Rückfahrt von Kyritz nach Perleberg erst am späten Abend an-


Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion
– Pressestelle –
Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Dresden
Presse- und Bildpressestelle
801 Dresden, Ammonstraße 8
11. April 1989, den
(Anschrift)
Genehmigung Nr. 137/1989
Tel.: 461 3308
für Film-, Foto- und Fernsehaufnahmen auf dem Gelände der DR
gültig vom 1.4.89 bis 31.12.89
für Ilgner, Werner
(Name) (Vorname)
wohnhaft 9340 Marienberg, Freiberger Str. 70
PA-Nr./Paß-Nr. DA-Nr.
Institution/Dienststelle/Auftraggeber DMV, Bv Dresden
Nr. des Presseausweises/Pressekarte –
Ausstellungsdatum – Gebühren –
Die in dieser Genehmigung genannten Personen haben sich vor Aufnahme ihrer Tätigkeit beim Leiter der Dienststelle jeweiligen zu melden.
Der Leiter der Dienststelle erteilt die Belehrung über die Rechtsvorschriften und innerdienstlichen Bestimmungen zur Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung bei der DR.
Den Belehrungen und Anweisungen des Leiters der Dienststelle bzw. des von ihm Beauftragten ist Folge zu leisten.
Anordnungen der Deutschen Volkspolizei und die Bestimmungen der Grenzordnung der Deutschen Demokratischen Republik werden hiervon nicht berührt.
Ag 3121 313/82 III-9-41

Die begehrte Fotogenehmigung für Anlagen und Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn, die so genannte rote Karte, sah über die Jahre so aus.

Überraschungen

Der Lohn der Mühe: Die verunglückte 99 4645 bei Kehrberg.





Auf der Ortsverbindungsstraße nach Kehrberg war Feierabend.



Für ausgedehnte Wanderungen auf Prignitzer Feldwegen waren wir nicht ausgerüstet.



Die Bergung des Trabant 600: Mit dem Famulus als Vorspannfahrzeug wurde die tückische Straße (!) gemeistert.

getreten werden. Unterstützung erhielt die 99 4645 von der am Zugschluss mitlaufenden 99 576. Nach dem Motto „Vereinte Kraft – alles schafft" verlief die Fahrt problemlos bis Kehrberg, bevor dort das Malheur geschah. Am Wegübergang hinter dem Bahnhof entgleiste der von beiden Loks geschobene kleine Schneepflug und mit ihm die 99 4645. Kehrberg, die Richtung stimmt." Wir befuhren eine so genannte LPG-Straße aus Betonplatten. Diese verwandelte sich nach kurzer Fahrt in eine Schotterpiste, dann Wiese, Schlamm und aus war es. Der 600-Kombi steckte in einem gewaltigen Schlammloch. Alle Versuche, aus eigener Kraft wieder freizukommen, endeten damit, dass wir uns immer mehr festfuhren. Nachdem ich mir in einem Eimer Wasser die Füße gewaschen hatte, ohne die Schuhe auszuziehen, erschien ich menschenähnlicher und als Verhandlungspartner geeignet. Zunächst die Frage: „Wo steckt ihr denn fest?" Nachdem ich Auskunft erteilt hatte, folgte die knappe Feststellung; „Aha, auf dem Lindenberger Weg. Da kommen Sie mit einem Pkw dem Schlammloch und im Schlepp gleich bis zur Werkstatt. Mittels Wasserschlauchs machten wir aus dem Schlammklumpen wieder ein autoähnliches Gebilde. Ein herzliches Dankeschön an unsere Retter nebst Übergabe mehrerer Schachteln Zigaretten, die wir bei derartigen Expeditionen immer dabei hatten, und weiter ging es nach sachkundiger Ein-



Da kann nur noch ein roter Rumäne (U-650) helfen. Dank der 65 Pferdestärken des Traktors bekam der Trabi wieder Halt unter die Räder.



Auch wenn die Zeit im Nacken sitzt, bei Straßenglätte sollte man dennoch langsam fahren!

Schuld war die am Zugschluss laufende 99 576, deren Personal das Pfeifsignal der führenden Lok falsch verstand und mit Volldampf nachschob.

Da die entgleiste Lok profilfrei lag und das baldige Ende des Prignitzer Schmalspurnetzes absehbar war, beließ man kurzerhand den Zustand und die Lok lag immer noch in der Nähe des Bahnhofes Kehrberg.

Das mussten wir sehen und verließen auf dem schnellsten Weg Kyritz in Richtung Lindenberg. Nach dem Studium der Karte und eines nahezu unleserlichen Wegweisers entschieden wir: „Hier geht's nach

Unser Fahrzeug versank bis zum Bodenblech im Morast, alle Bemühungen einschließlich Abrisses eines Koppelzaunes scheiterten an der unerbittlichen Natur.

Trabis sind keine Jeeps

Ich machte mich schließlich zu Fuß auf den Weg zurück, um Hilfe zu holen. Am Ende der katastrophalen Strecke erreichte ich eine Werkstatt, in der mehrere Traktoristen ihre Mittagspause abhielten. Meine Bitte um Hilfe wurde zunächst angesichts meines schlammigen Äußeren mit Gelächter quittiert.

kaum weiter!" Ein freundlicher Traktorist startete seinen grünen Famulus, ich erklomm den Beifahrersitz und los ging es. Am Ende der festen Straße befand sich eine Riesenpfütze, die wir am linken Rand durchquerten.

„Wie sind Sie denn hier durchgekommen? Daneben ist ein fast zwei Meter tiefes Loch, da haben wir vor drei Tagen einen Wartburg herausgezogen", berichtete der Meister des Famulus. Ein eiskalter Schauer lief mir über den Rücken. Mit Hilfe des Traktors ging es flott aus

weisung in Richtung Kehrberg. Bedingt durch den Zeitverlust war unser Fahrtempo etwas flott und in einem Waldstück kam es, wie es kommen musste: Eis- und Schneereste auf der Fahrbahn, der Trabi brach nach rechts und links aus und landete im Straßengraben. Meine Reaktion auf das Geschehen lautete nur: „Olaf, jetzt holst du aber den Traktor." Das war aber gar nicht nötig, denn schon kam einer angerattert. Der Fahrer gehörte zur selben Truppe, die uns schon behilflich gewesen war und hatte seinen Spaß an der Sache. „Sie haben ja eine eigenwillige Art, ein Fahrzeug anzu-

Das ungeplante Tagesziel unserer Exkursion: Die 99 4645 in misslicher Lage in der Nähe des Bahnhofs Kehrberg.

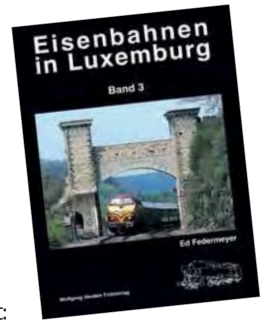


Foto: Werner Ilgner

halten.“ Ich verkniff mir einen Kommentar und mein Gefährte lächelte nur finster. Rasch brachte der Traktorist uns wieder auf die Straße und wir konnten unsere Fahrt fortsetzen, jetzt aber mit enorm gemäßigtem Tempo. So erreichten wir Kehrberg und dort lag das Objekt unserer Suche: 99 4645. So wie sie vor fast drei Wochen entgleist war, daneben der zugehörige Schneepflug. Vollständig lag die Lok da, nicht einmal ihrer Schilder beraubt – man stelle sich das heute vor! Schnell fertigten wir unsere Beweisfotos an, denn die Zeit saß uns gewaltig im Nacken und weiter ging es nach Schwerin.

Das war unser kurzer Ausflug zum Prignitzer Schmalspurnetz. Im Nachhinein bedauerten wir sehr, dort nicht etwas mehr fotografiert zu haben. Wenige Wochen später, am 31. Mai 1969, kam das Aus für alle Strecken der von den Anwohnern liebevoll „Pollo“ genannten Schmalspurbahnen. Umso erfreulicher, dass kurz nach der politischen Wende in der DDR das Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg entstand und bis 2007 ein neun Kilometer langes Teilstück des ehemaligen Netzes als Museumsbahn zwischen Mesendorf und Lindenberg wieder in Betrieb genommen wurde.

W. Ilgner/T. Eisenkolb/al



Diesel im Großherzogtum

Ed Federmeyer: Eisenbahnen in Luxemburg. Bd. 3. Herdam-Fotoverlag, Quedlinburg-Gernrode 2012. ISBN 978-3-933178-27-5, 376 Seiten, 354 Sw-, 263 Farbabbildungen; Preis: 49 Euro.

■ Klein, aber deswegen noch lange nicht uninteressant: Luxemburgs regelspuriger Eisenbahnverkehr hat manches zu bieten und das liegt nicht nur, aber auch an der Lage im Einflussbereich benachbarter großer Staatsbahnen und Lokschmieden. Nun ist der lang erwartete dritte Band aus der Feder Ed Federmeyers endlich erschienen und zeichnet sich wie seine Vorgänger durch auf langjährigen Recherchen basierende, sach- und fachkundig verfasste Texte und eine Fülle von bislang meist unbekannten historischen Aufnahmen aus. Alles, was dieselt, steht diesmal im Blickpunkt des Autors: Vom ersten Eigenbautriebwagen der Prinz-Heinrich-Bahn über die Rundnasen bis zu den erst 2010 von der luxemburgischen Staatsbahn CFL beschafften Triebfahrzeugen werden Technik, Einsatz und Verbleib akribisch dokumentiert und die Baureihen nicht nur in Fotos, sondern auch mit Konstruktionszeichnungen vorgestellt. *hc*

● ***Fazit: Profundes Opus zur Dieseltraktion der CFL***

Dobrý den a na shledanou

Martín Misota, Ivan Benetka (Hrsgb.): Kolejište našich modeláru. Železnicní magazin, M-Presse plus, Prag 2011. 328 Seiten, plus DVD (PAL-System), 76 Minuten Laufzeit; 2 Schwarzweiß-, 764 Farbabbildungen; Preis: 46,00 Euro.



■ Einen durchaus wiedersehens- und beachtenswerten Querschnitt der rührigen tschechischen Modellbahnanlagenbauszene präsentieren die insgesamt acht Autoren. Die 14 vorgestellten Anlagen decken alle relevanten Nenngrößen von Z bis 0 ab, reichen von der klassischen Heimanlage in Rechteckform über Beispiele in L- oder O-Form bis zu aufwendig geführten Segmentanlagen. Die Themen orientieren sich hauptsächlich an heimischen Vorbildern, unter anderen des Iser- und Riesengebirges, aber auch ein deutsches und ein US-Anlagenthema sind vertreten. Leider beschränkt sich der deutsche Text nur aufs Vorwort. Die teils großformatigen Farbaufnahmen und die gestalteten Gleispläne helfen jedoch beim Verständnis. *hc*

● ***Fazit: Anregungen nicht nur für Tschechisch-Kundige***

Außerdem erschienen

Klassiker-Wiederbelebung

Karl-Ernst Maedel: Dampflokomotiven geliebt und unvergessen. Heel-Verlag, Königswinter 2011. ISBN 978-3-86-852-534-2, 224 Seiten, 213 Sw-Abb.; Preis: Euro 19,99.

Mit dem Reprint der 1976 erschienenen Zweitauflage der Stuttgarter Originalausgabe von 1975 haben nun auch jüngere Dampflokbegeisterte die Gelegenheit, diesen längst vergriffenen Klassiker in die Hände zu bekommen.

● **Leseerlebnis mit Ansteckungsgefahr**

Harzer Meterspur-Mobile

Jürgen Steimecke: Fahrzeuge auf Schmalspurgleisen im Harz. Verlag Ingrid Zeunert, Gifhorn 2011. ISBN 978-3-924335-81-6, 144 Seiten, 45 Schwarzweiß-, 249 Farbabbildungen; Preis: Euro 24,50.

In Wort und vor allem Bild liefert der Autor eine sachkundige Übersicht über die vorhandenen Schienenfahrzeuge.

● **Bestimmungshilfe für Fans und Touristen**

Henschel pur

Henschel-Lokomotiven Typenblätter & Kataloge und Typenbuch Kriegslokomotiven, Henschel-Museum und -Sammlung e. V., Kassel 2011, CD-E-Books; Preis: 29,75 beziehungsweise 17,85 Euro.

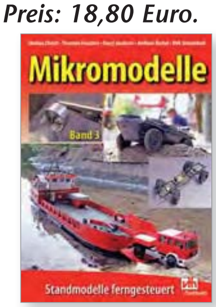


■ In vorbildlicher Weise macht das Henschel-Museum Sammlungsstücke der Öffentlichkeit zugänglich. Auf einer CD findet der Lokomotivinteressierte zahlreiche Pdf-Dateien von Originalprospekten bekannter Henschel-Loktypen, unter anderen die BR 103 oder die DHG-Rangierlokomotiven, aber auch viele interessante Export-Loks. Auf der CD mit Kriegsloks befinden sich neben Beschreibungen der BR 42 und 52 auch weniger bekannte Konstruktionen. Die CDs sind beim Henschel-Museum, Wolfhager Straße 109, D-34127 Kassel erhältlich (www.henschel-museum.com). *al*

● ***Fazit: Attraktive Sammlung für Lokomotivinteressierte***

Modell-Bewegungen

Markus Christl, Thorsten Feuchter u.a.: Mikromodelle, Bd. 3. Standmodelle ferngesteuert. VTH, Baden-Baden 2012. ISBN 978-3-88180-430-1, 104 Seiten; Preis: 18,80 Euro.



■ Die Maßstäbe der exemplarisch umgebauten Modelle sind zwar nicht durchweg modellbahngerecht, doch geht´s auch in diesem dritten Band der Fachbuchreihe des Verlags für Technik und Handwerk um Prinzipielles. Informative Texte ergänzen aussagekräftige Illustrationen. Mit teils überraschend einfachen Techniken lassen sich aus unbeweglichen Standmodellen Funktionsmodelle zaubern. Selbst das Binnenschiff aus dem Trix-Sortiment, das vor einem knappen Jahrzehnt H0-Flüsse und -Häfen bereichern sollte, findet hier dank Beleuchtungselektronik und Antrieb eine Aufwertung, die Verwendung echten Wassers auf der Anlage freilich vorausgesetzt. *hc*

● ***Fazit: Wertvolle Tipps und Tricks für Praktiker***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Zweierlei Maß

Betrifft: „Bahnwelt aktuell", Heft 3/2012

Im aktuellen Heft berichtet man auf Seite 4: „Die DB AG rückt von ihrem Prinzip ab, eigene Lokomotiven, die sie nicht mehr benötigt, zu verschrotten". Im speziellen Fall geht es um die Auferstehung (Aufarbeitung) einiger E-Loks der Baureihe 140, der ursprünglichen E 40 der (alten) DB aus den 50er-Jahren. Zwei Seiten weiter liest man unter „Das Massensterben hat begonnen": „Immer wieder wurden auch in der Vergangenheit schon einzelne Loks der Baureihe 143 zerlegt." Bemerkenswert: Die Serienfertigung der Baureihe 143 bzw. 243 der (DDR-)Reichsbahn begann Ende 1984, stellt nicht nur eine wesentlich neuere und modernere Lok dar, sondern zugleich auch leistungsfähigere! Die Serienfertigung der E 40 begann 1956, das macht nicht nur knapp 30 Jahre ältere Technik!!

Wolf Richter, 09122 Chemnitz

Interzonen-Dostos

Betrifft: „Werktätige doppelt gepackt", Heft 3/2012

Mit großem Interesse habe ich den Beitrag gelesen und mich sehr gefreut, dass auch der Einsatz dieser Züge im Interzonenzugverkehr nicht unerwähnt blieb, da dieser weitgehend unbekannt ist. Mir selbst ist solch ein Einsatz aus dem Jahr 1963 in Erinnerung. Zur Entlastung des damals oft überbesetzten D 136 wurde während der Hauptreisezeit ein Zugpaar D 1036/1035 Magdeburg – Hannover – Magdeburg über Oebisfelde eingelegt, das aus einem Doppelstockpackwagen und einer vierteiligen Doppelstockeinheit bestand. Zuglok war ab Oebisfelde eine Lok der Baureihe 41 der DB. Auch im Kursbuch der DB vom Sommer 1963 fiel dieses Zugpaar dadurch auf, dass es als D-Zug nur die 2. Wagenklasse führte. ***Michael Schwindkowski, 13587 Berlin***

Foto: Schwindkowski



Sommer 1963: D 1036, Ankunft nach Fahrplan 12.27 Uhr, fährt in den Hauptbahnhof Hannover ein.

Hemmschuhmodell

Betrifft: „Erste große Besuchermesse", Heft 3/2012

Der Hemmschuh dient zum Abbremsen oder Anhalten abrollender Wagen. Da Franz Stellmaszyk seine Modelle wie im Original abbremst, hätte ich, ME-Abonnent seit 1957, da noch ein unorthodoxes Vorbild anzubieten. Es dient zur Sicherung gegen den Wind!

Roland Beyer, 01993 Schipkau

Foto: Beyer



Hauptsache, er hemmt: Die diesen Vorgang rechtfertigende Dienstvorschrift-Ergänzung DV-E 1.04/ZAV III ist 2012 nur am Palmsonntag anwendbar.

Viele gute Ideen

Betrifft: „Harzreise", MEB-Spezial, Heft 13/2012

Als jahrzehntelanger Leser möchte ich mich für Eure tolle Zeitschrift mal herzlich bedanken. Mich interessieren zwar überwiegend die Berichte vom Vorbild, aber auch die Fotos von Modell-Anlagen schaue ich mir gerne an. Besonders freue ich mich, wenn am Jahresende die Sonderhefte kommen. Super! Selbst mein dreijähriger Enkel bättert sie schon begeistert durch. Besonders habe ich mich über die Harz-Ausgabe gefreut, wunderbar, die Geschichten. Die DVD war ein Genuss! Dieses Jahr war ich zum vierten Mal mit Dampfzug auf dem Brocken, just am 15. September, als die Sonderzüge kamen. War ein schönes Erlebnis. Ich wünsche Euch noch viele gute Ideen.

Wolfgang Göpfert, 08468 Reichenbach

Zahlendreher

Betrifft: „Werktätige doppelt gepackt", Heft 3/2012

Einen D 650 Aue – Berlin hat es nie gegeben. Es geht um den bekannten D 560 Aue – Berlin.

Bernd Koller, 08491Netzschkau

Anmerkung der Redaktion: Wir bitten, den Zahlendreher zu entschuldigen.



• Verkaufen • Suchen • Tauschen

GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.modell-werkstatt.de

www.Feines-in-TT.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

KUSWA, In der Gartenstr. 12 34513 Waldeck, 05623-973737 Listen 1,– € oder www.kuswa.de
KUSWA Modellbau
Neu in N: Radbremsscheiben für ICE 3
Radscheibenelemente für Taurus
Bühnen, Tritte, Laufstege und Leitern für 2-achsige Zementsilowagen (PIKO 4407): **7,– €**

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

Bahn-Kiosk – neu im Apple-App-Store!

Verk. Streckenfernspr. d. ehem. DR mit Kurbelinduktor, schw., Topzustand, funktionsfähig, Preis n. Gebot plus Porto. Tel.: 0178/6535722, E-Mail: klako50@web.de.

www.schauffele-modellbau.de

Vk. TT-Einsteigeranlage, 82x140cm, neu aufgebaut, unbespielt, ländl. Motiv, kl. Bergwerk, 4el. Weichen, ca. 6m Gleis, an Selbstabholer, € 700,– VB, Tel.: 03601/422575 o. 874176.

www.modelleisenbahn.com · order@modelleisenbahn.com

Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT GmbH

Waiblingen
Ladengeschäft + Versand
Biegelwiesenstr. 31
71334 Waiblingen

NEU/Laden jetzt auch
Metzgerstr. 13
72764 Reutlingen
Nur 5 Minuten vom Bahnhof entfernt!

Augsburg/Laden
Wankelstraße 5
86391 Stadtbergen

Versand/Mailorder:
Biegelwiesenstr. 31 • 71334 Waiblingen • Mail: order@modelleisenbahn.com
Fax +49(0)7151-34076 • Tel. +49(0)7151-937930

MAN VT 5, VT 7 und VT 8 und Esslinger Triebwagen VT 3 als HzL (Hohenzollerische Landesbahn) exclusiv vom Eisenbahn-Treffpunkt SCHWEICKHARDT

11-64022-1 Dieseltriebwagen/Schienenbus MAN VT 7 HzL Ep. 5/6 creme/rot, ohne Stirntür, Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv **€ 179,99**
11-64022-2 wie oben, jedoch Gleichstrom, DC NEM-Schnittstelle ETS-Excl. **€ 139,99**
11-64022-3 wie oben, jedoch ohne Antrieb und Licht, ETS-Exclusiv für AC und DC geeignet **€ 59,99**
11-64022-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv **€ 189,99**
11-64022-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv **€ 259,99**
11-64022-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv **€ 259,99**
Die MAN Triebwagen sind auch als VT 5 mit Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64024-1 bis-6 und als VT 8 ohne Stirntür, Bestell-Nrn. 11-64023-1 bis -6 für die Epoche 3/4 lieferbar. Mehr Informationen unter www.modelleisenbahn.com

11-96410-1 Esslinger Triebwagen VT 3 HzL (Hohenzollerische Landesbahn) Gleichstrom DC NEM-Schnittstelle, ETS-Exclusiv **€ 159,99**
11-96410-2 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital, ETS-Exclusiv **€ 209,99**
11-96410-4 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital, ETS-Exclusiv **€ 199,99**
11-96410-5 wie oben, jedoch Gleichstrom DC digital Sound, ETS-Exclusiv **€ 279,99**
11-96410-6 wie oben, jedoch Wechselstrom AC digital Sound, ETS-Exclusiv **€ 279,99**

Es gelten unsere AGB. Porto und Versand innerhalb D € 5,90. Ausland nach Aufwand. Angebote freibleibend, keine Haftung bei Druckfehlern. Preisirrtümer vorbehalten. Solange Vorrat reicht.

„Bei uns schlägt das Herz für die Eisenbahn, denn – Eisenbahn sind WIR!"

www.modellbau-chocholaty.de

Hist. Schienenprofilstücke mit Walzzeichen zu verkaufen. Liste gegen Standard-Freiumschlag. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 04-12-02 an die VG-Bahn Anzeigenabteilung.

www.ewd-digital.de

Verkaufe meine Fleischmann Großsammlung, Bereich 1952 bis 2009, alles neu bis neuwertig, in OVP. http://www.fleischmann-sell.nl.

www.qmb-modellbau.de

1000 Dampflokpostkarten € 50,–, CSD-Schirmmütze € 20,–; Fdl-Schirmmütze DR 1992 Gr. 52 € 20,–, alles plus Porto bei J. Lehmann, Lubminer Str. 15, 01109 Dresden.

www.lok-doc-wevering.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel. + Fax: 03581/704724
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 57	83,00 €
BR 38	88,00 €	BR 58	72,00 €
BR 52 (Kondens.)	66,00 €	BR 94	67,00 €
BR 55	99,00 €	BR 106/118/120	67,00 €
BR 56	92,00 €	BR 110/ES 499	63,00 €
BR 64/75	72,00 €	BN 150	54,00 €
BR 86/95	82,00 €	VT 185	69,50 €
		SVT (MOTOR MITTIG)	52,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.

Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (03726) 6489 · www.hobby-eck.net

Märklin Spur I Mega-Startset 55031 im orig. Karton. Stadtilm Spur 0 große Gleisanlage und div. Personenzüge. Tel.: 01522/3623164 (tägl. ab 19 Uhr).

LGB-Loks/Wg., Lenz digital plus, 2040 braun € 425; 2045 € 375; 2046 € 375; 2074D € 450; Zuggarn. 150 Jh. Dt. Eisenb. € 350; 3019 bl. € 95; 3061 € 95; 3x 3120 je € 90; 3150 € 75; 40120 m. Holzld. € 65; 4028FR € 80; 4030 € 45; 4031B € 90; 4040S € 75; 2xLZ 100, 3xLV 100, LH 100, LS 120, 3xLE 103xF – Preis VB. Tel.: 0151/19558103 (nach 18 Uhr).

Zu verk.: Harzlok 22809 LGB € 290,–; Abteilwagen 30500 LGB € 65,–; Sächs. Personenwagen 30094 € 55,–. Tel.: 0365/7112963.

www.besiggmbh.de

Lehnhard-Spur-0-Straßenbahnanl., neuwertig. 3 Triebwg., 6 Anhänger, Häuser, Lampen, Märkl.-Bing. NP mit Rechnungen € 3075,–, VB € 2060,–. Keine Händler. Tel.: 04523/201298.

Bierwagen LGB Bördepils, Sondermodell 1990, auf Basis LGB 4131, lim. Ausgabe 50 Stck., anläßlich der 1. Modellbahnanlagen-Ausstellung „Spur der Großen" in der ehem. DDR in Magdeburg, mit Ausstellungskatalog, Zertifikat + Prospekt mit Unterschrift des Brauereidirektors € 185,–; LGB-Waggon Thurn+Taxis € 95,–. Tel.: 0391/6224412, 0157/77797043.

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle
H0 + H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 0371/5362537



Schattenbahnhofsteuerung mit rückwärtiger Abschaltung und zwei Bremsmodulen
SBH GR - 5
NUR 129,00 EURO
SBH GR - 3
NUR 99,00 EURO
Sie sind kompromisslos für alle Analog und Digitalsysteme geeignet
www.Modellbahnwerkstatt.info
Modellbahnwerkstatt@arcor.de

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 160.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 6/2012 ist der 09.04.2012

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2011

Märklin Spur 0 in Holzkiste, 50er Jahre, 1 Dampflok, 5 Wagen, div. Gleise, Trafo (defekt). Sachen teilw. leicht beschädigt. Preis VB, nur Abholung. Tel.: 0177/2915996, Wuppertal.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Verk. wegen Spurwechsel kleine LGB-Sammlg. u.a. 4 Loks, 6 Perswagen, 17 Güwagen, 9 Weichen, ca. 30 m Gleise, 2 Trafos div. Zubeh. 1:22,5. Bitte Liste anf. Tel.: 0172/8855220.

LGB FO-Diesellok, Soundwagen 4135S Toytrain Dampflok, 10 Flachwagen, 2 Pola-Häuser. Tel.: 08442/7230.

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.suchundfind-stuttgart.de

Eimerkettenbagger m. Funktion. Sandförderung, 1:87. Info: 05196/1339, info@feldbahn-schmalspur.de, Intermodellb. Dortm. 2012, Halle 7, F06.

www.spiel-hobby-Hank.de

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853



Eimerkettenbagger mit Funktion 1:87
info@feldbahn-schmalspur.de
Info-Tel.: 05196/1339
Intermodellbau Dortmund '12
Halle 7 • Stand F06

Verk. aus ehem. SPIETH-Produkt. H0-Modelle: Schneepflüge, Tankhilsgerätewagen, Feuerlöschtender und andere Modelle. Liste gegen frankierten (–,55) Rückumschlag. Hans-Joachim Spieth, Bärenhofstr. 27, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

Märklin H0: ST800/3300/3066/3094/3011/3008/3009/3086/3092. Trix-Express Adler-Zug 1300. Tel.: 0172/1828628.

Messing-Modelle USA + Europa
www.hso-hobbies.com
hugo.sollbach@hso-hobbies.com
Tel.: 0177/4100358
Fax: 02241/946915

Roco BR 57 G 10 KPEV grün € 145,–; BR 57 SNCB grün € 120,–; 43201 C 5/6 schwarz SBB m. Öltender € 115,–; BR C 361 (V 60) DB € 85,–; V 200 SBB hellrot € 145,–; E-Lok BR 1020 ÖBB (E 94) DSS € 140,–; E 144 grün € 75,–; E 144/5 grün € 80,–; V 332 rot DR € 90,–; E-Lok BR 112 crème-rot DB TEE € 75,–; E-Lok BR 143 DB DSS € 130,–. Tel.: 07578/9336372.

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de

Roco

40303	Beleuchtungsset Donnerb., 3-achs. Umbauwag.	4,00 €
40305	Beleuchtungsset Eilzugwg., Eilzuggepäckwag.	4,00 €
40306	Beleuchtungsset Eilzugwagen	4,00 €
40314	Beleuchtungsset mit Stirnbel. IR/IC-Wagen	7,00 €

5,00 € Porto • solange Vorrat reicht

www.zum-alten-Dampfross.de

Roco 43306 BR 50888 DB € 140,–; 43260 BR 441085 DB € 140,–; 4151 C BR V 215036-4 € 50,–. Fleischm. 4882 T 3 6-teilig Preussen € 240,–. Alles neu, OVP. Tel.: 05321/25755.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

www.1000Loks.de

Verkauf: H0-Sammlung, alle Herst., alle Epochen, Fahrzeuge mit DCC-Dekoder. Verkaufsliste gratis. Hans Ottenstreuer, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

www.train24.de

Überzählige Straßenbahnmodelle 2L-Gleichstrom zu verkaufen. Liste gegen Rückumschlag (–,55). H.-J. Spieth, Bärenhofstr. 27, 70771 Leinfelden-Echterdingen.

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de



An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

Märklin Museumswagen 1986–2011 gegen Gebot – nur en bloc! Tel.: 07321/49309.

Verkaufe MÄRKLIN DIGITAL neu und im Originalkarton: Loks, Zugpackungen, Waggons, Zubehör, C-Gleise, Ersatzteile, Zubehör, Viessmann-Signale und Oberleitungen, Hausbausätze von Auhagen, Faller, Kibri, Pola und Vollmer, Autos Wiking und sonstige, Kataloge, Zeitschriften und vieles mehr. Listen gegen Briefmarke € 1,45 oder Fax 08043/2309515. H. Klotz, Niggeln 39¼, 83676 Jachenau.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Folgende Modelle biete ich an: H0 E 1912, E 101269, E 118024-9, E 7021. H0e-Modelle: 99 4503, 99 4631, 99 680, 99 678, UK 216, Nickis, Franks, 7 versch. H0e-Wagen, Postkartenarchiv-Eisenbahn. Auskunft: 07666/880525 Ingrid Kellermeier. E-Mail: Ingrid.Kellermeier@gmx.de.

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

www.kieskemper-shop.de

Verk. Roco Dampflok BR 36 € 175,–; Roco E-Lok BR 41 DB € 55,–; Gützold BR 86 € 30,–. Tel.: 0351/8481544.

NIEDERSACHSEN 37574 EINBECK
ALLES FÜR DEN MODELLBAHNER
MHI UND EUROTRAIN MODELLBAHNFACHHÄNDLER
JUNI - AUGUST
DI - SA 10 - 13 UHR
MO, DI, DO, FR 15 - 18 UHR
SEPTEMBER - MAI
MO - SA 10 - 13 UHR
MO - FR 15 - 18.30 UHR
AMT ALLIED MODEL TOYS
ALTENDORFER STRAßE 6, (05561) 7993847
alliedmodeltoyseinbeck@arcor.de

Ätztechnik

Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1 mm, zum Selbstätzen, beids. m. Fotolack u. Schutzfolie ab € 4,50, Ätzanlagen ab € 74,20, Belichtungsgeräte, **Ätzteile** f. Z, N, TT, H0, 0, **Lohnätzen** z. B. Ms 0,2x200x300 ab € 22,50,Chemiekalien, Sandstrahl-Set, CAD-Programm, Film-belichtungen, Ms-Profile und mehr...

Ausführlicher u. Informativer **„Katalog MEB"** gegen € 5,00 (Schein/Scheck, wird bei Kauf angerechnet)

SAEMANN Modell- u. Ätztechnik
Zweibrücker Str. 58 • D-66953 Pirmasens
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
www.saemann-aetztechnik.de

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN



TOP-Neuheit
LGB 20220 € 1349,-
LGB 20225 € 1599,-
(Vorbestellpreise-gültig bis 31.03.2012)
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de



Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.com

Trix H0 Auslaufmodelle

22026	DR BR 38 Schlepptender-Dampflok	€ 279,99
22552	DB AG E-Lok BR 101	€ 199,38
22556	DB E-Lok BR 120 „Kunstlok"	€ 199,99
22725	DB Cargo-Triebwg.-Zug „Fliege"	~~€ 269,99~~ € 199,99

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

günstig: www.DAU-MODELL.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.lokpavillon.de

Alles muss raus! Modelle von Roco, Lima, Electrotren; E-Lok ab € 49,–; Wag. ab € 19,–; Zug € 99,–; bester Zust., OK. Hörnig, Kufsteiner Str. 14, 83022 Rosenheim. gjh9@arcor.de.

www.modellbahn-am-dorfplatz.de

Alle Artikel unbesp. u. in OVP, Flm.: V 260 blau-weiss Postausf. € 75,–; ICE m. 4 Wagen € 200,–; E-Lok BR 141 DB € 80,–; BR 39 DR € 125,–; BR 03 Stromlinie schwarz € 90,–; BR 03 Stromlinie rot € 95,–; VT 95 m. Beiwg. € 125,–; BR 78 DB € 105,–; BR 111 E-Lok € 85,–; BR 91 DB Ep. 3 € 125,–; BR 212 (V 100) DB € 95,–. Tel.: 07578/9336372.

Wegen Schlaganfall H0-Märklin-Anlage, ca. 30 qm, zu verkaufen, gesamt oder in Teilen. 40 Züge Personen-/Schnell- u. Güterzüge. Insgesamt über 60 E- + Dampf- + Dieselloks. Alle mit mind. C-90 Decodern + einige neuere Modelle der BR 39. Über 80 Weichen, davon 50 St. elekt., 40 Lichtsignale, 1 Drehscheibe, 8 Trafo, 4 Fahrregler, 3 Memories, 4 Stellpulte. Natürlich auch eine große Menge von versch. Häusern, Figuren und Beleuchtungskörper usw., div. Kleinteile. Gesamtwert neu ca. € 45.000,–. Tel.: 09183/903060, Fax: 09183/4413.

www.modellbahn-pietsch.com

Umfangreiche H0-Sammlung wegen Umstrukturierung zu verkaufen und nur als Gesamtsammlung. Anfrage nach Liste unter 0175/4148021 und rolf.zims@gmx.de.

Bahn-Kiosk – neu im Apple-App-Store!

Verkaufe Umbauten für Trix Express, Roco, Trix, Fleischmann, Piko, Lima, Liliput, Gützold, Märklin zu günstigen Preisen. Alles fabrikneu oder neuwertig, viele Raritäten. Liste anfordern gegen Freiumschlag € 0,55 an Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.jbmodellbahnservice.de

Eisenbahn-Sammlung H0, Restbest., gr. Menge an Waggons, ca. 460 Stck., ebenso techn. Zubehör, Restposten von Gleismat., Märklin, Peco. Liste vorhd. Tel.: 08141/819429.

www.breyer-modellbahnen.de

Ro.: 63050 BR423 ESU Dec. € 169; 43717 E17 € 169; 63941 BR265 € 89. Trix: 22714 VT89 m. Dec. € 99; 22033 Kittel € 109; 22705 BR10 € 189; 22130 V60 m. dig. Kup. € 109. Kato ET25 m. Sommf. + Dec. € 129. Bemo VT133 € 109; Spreew. i. Holzk. € 109. Ro. TEE-Set 7-tlg. € 109. Heris 11049 Doppelst. Set € 99. Lili. 9100 BR91 € 49. Unbesp. + Versandk. 05132/5990554.

www.ddr-in-1zu87.com

Märklin H0, OVP, unbespielt: 34988 P 8, KPEV, € 90,–; 34 72 BR 34, DRG, € 190,–; 37135 BR 73, K.Bay. Sts.B. € 249,–; 37140 BR 89/70, DB, T3, € 190,–; 39680 E 10, DR, blau, € 249,–; 26504 Zugpackung Henkel mit Dampfspeicherlok € 150,–; 46034 DB-Wag.-Set Kohletransport € 70,–. Tel.: 030/8151706.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de



Org. Antriebsmotore H0 neu Brawa T3 € 15,–; E73/77 € 20,–; G4/5H-S2/6 € 30,–; E95 € 35,–; 3xRoco E10 85039 € 35,–; Trix/Mä ET 194 € 35,–; BR 98 € 25,–; Rivar. 2xBR59 kompl. Antrieb m. Rads. € 50,–; BR 89/77 € 20,–; BR96 € 30,– a. Flm. Li. Mä. Tel: 02234/55277, manfred.minz@t-online.de.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Verkaufe fabrikneu und originalverpackt: Roco H0 44741 D-Zugwg. A4üm54, DB, Ep. 3, KKK, 1:87 (1 Stck.); 44680 E-Zugwg. B4ymg, DB, Ep. 3, KKK, 1:87 (3 Stck.). Fleischmann H0 4802 Sonderserie 30 Jahre Intercity 103 110, D-Zugwg. Aüm (2 Stck.), Speisewg. WRümg, DB, Ep. 4, 5888 Ergänzungswg. Aüm DB, Ep. 4. Tel.: 02224/9883054 (nach 20 Uhr).

www.d-i-e-t-z.de

Fleischm. DB BR 55 OV € 110,–; Rivaros. DB 39 OV € 100,–; US-Lok Heisler OV € 95,–; Trix DB BR 333 (Köf III) OV € 70,–; DB Kl. Schneepfl. OV € 65,–; Roco DB BR 74 OV € 85,–; DB BR 110 OV € 65,–; DB BR E 144 OV € 65,–; DB BR 150 OV € 85,–; DR BR 93 OV € 85,–; DB BR 194 OV € 90,–; DR BR ELT 1130 Set OV € 150,–. Tel.: 02351/14827.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verk. orig. verpackte, ungelaufen: Micro-Metakit 05 003 Cab Forward € 1700,–; Lemaco 01 1068 € 1500,–; Fulg. 18 314 € 1700,–; Lemke 18 201 € 1400,–; Trix 53 0003 € 450,–; Liliput 05 002 € 250,–; Lil. 62 015 lim. Edition € 250,–; Trix 05 001 Stromlinie € 300,–. Alle Preise VS. Weitere Mod. auf Anfrage. Mäder, 0151/52404657, maeder-optik@t-online.de.

www.modellbahn-duemmersee.jimdo.com

Bemo-Artikel, OVP, alle unbespielt: 1x 7258120 Glacier Expr. € 255,–; 1x 7258 130 Bernina Expr. € 215,–; 1x 7480300 MOB-Crystal-Panoramic-Expr. Grundpackg. (1996) € 460,–; 1x 7488300 Erg. Pack. (1996) € 160,–; 1x 2259134 Zementtransp. Wg. € 22,–; 1x2260213 Zementsilowagen € 25,–; 1x 2274330 Coca-Cola-Wagen € 27,–. Tel.: 0234/851029 (nach 19 Uhr).





Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. **Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...**
2. **Verrechnungsscheck beilegen oder ...**
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- **Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.**
- **Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.**
- **Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.**

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte



ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag liegt als Scheck bei.

☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!

Modell Eisen Bahner

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

www.menzels-lokschuppen.de

Verk. Flm. H0 Pers. Wg. neu mit OVP, nicht gelaufen, Oldie mit 4 Fenster, Einstieg vorn u. hinten, Dach mit Oberlicht Wg. Nr. 049033, 3. Klasse € 12,50 + € 4,– Porto. Fleischmann 5051 K. G. Knospe, Fürstenwalder Damm 295, 12587 Berlin. Tel.: 030/6452769.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modellbahnritzer.de

Verk. H0e Liliput LokU, 1 Gepäckwg., 4 2-achs. Perswg., 2 4-achs. Perswg., 2 2-achs. Güterwg. € 150,–; Bemo H0e Lok Tm2/2 RhB, 5 Güterwg. RhB € 140,–. Tel.: 0178/9333630.

www.bahnland.net

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

www.puerner.de

H0-Kleinserien-Fertigmodelle DR Epoche III: ModelLoco 62 010 € 490,–; ModelLoco 94 2024 € 490,– und Spieth-Schneepflug Meiningen orange € 190,–. Tel.: 0212/75107.

www.TTM-Shop.de

Kleinserien - Bausätze
Neu in N: **Drehgestell Görlitz II-leicht**
N und TT: **C4i/B4i-35a Ep. 2-3 in DB, DR, ÖBB**
Sonderbauart Heidenau-Altenberg
Neu in N: **DR 2-/3-achsige Reko-Wagen Ep. IIIa**
Fahrgestell u. Wagenkasten neue Konstruktion
N-TT-H0: **DR 4-achs. Schwerlastwagen Ep. 3-4**
Alle Kunststoff-Bausätze sind lackiert u. bedruckt
Lok- u. Wagenpuffer, Einzelteile – Info gg. € 1,10 Briefmarken
Modellbahn-Kleinserien I. Neumann • Maltestr. 53 • 01159 Dresden
E-Mail: neumann.mobakleinserie@arcor.de – alternativ: ig.met@arcor.de

Unser DVD-Bestseller

Traumanlage Wunderland

Hunderttausende haben bereits die Sensationsanlage in der Hamburger Speicherstadt gesehen. Dieser Film holt den Zauber des „Miniatur-Wunderlands" ins heimische Wohnzimmer.

Laufzeit 205 Minuten
(mit Bonus-DVD: Skandinavien/Schweiz)
Best.-Nr. 6424 · € 22,95



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

3 Stk. Lok 89006, 1 Stk. Lok 24058 mit Tender, 11 Stk. versch. Güterwagen. Tel.: 036847/50930.

www.Feines-in-H0.de

Roco 43006 ET 420, NEM 652, € 160,–; Roco 43022 Dieseltrzg., BR 628, grün, 2 St., je € 115,–; Fleischm. 4887 „Ruhr-Schnellverkehr" € 188,–. Alles OVP, unbespielt. 0234/851029.

www.werner-und-dutine.de

H0 Roco BR114 DR €77; BR80 als Werkl.2 €78. Brawa BR201 ex 110 DR €90. Piko BR 56 €57, Bahndienstwg. Piko, Roco je €12. Versch. Rzwg. Piko DDR je €12 + Porto. 0151/42330705.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Verkaufe Piko-H0 und LGB-Anlage. Bitte Liste anfordern unter lotharhanack@web.de.

H0 2Ltr Ro. DR BR 254 € 145,– in OVP; Ro. E 44064 DRG in Grau € 80,–; Ro. DB BR 118016-5 in Blau digital € 130,–; Flm. DRG BR 1361 ganzm. von 1959–60 und 3 Wagen, teils Blech, 4-Achser € 150,–; H0 Trix DB altrot BR 221 € 95,–; H0 Hamo Märklin DB BR V 200 056 € 70,–; DB BR 212 261-2 € 40,–; Lil. aus Baukasten BR 38 prs. P 8 € 60,–; Lil. 4-Achserw. DRG grün € 40,–. B. Wagner, Tel.: 04955/5753 (ab 16 Uhr).

Verk. Roco VT 601 HELVETICA, 7-tlg. (04183A + 04070A) Ep. III € 200,–. **Roco Hechte-Sonderserie** 04060 S mit 6 Wagen Ep. III € 150,–. Modelle neu und originalverpackt. Hans-Joachim Spieth, Leinfelden-Echterdingen, Fax: 0711/7970657.

www.tt-remscheid-lennep.de
Ihr TT-Spezialist

www.baehnlewerkstatt.de

www.Haertner.eu

Piko 118/180 ab € 30,–; V 100/110 ab € 30,–; BR 120/130 € 40,–; E 44 alt, verschiedene, ab € 40,–; 01, 03, 41 je € 45,–. Gützold BR 42 u. 91 € 70,–. Info unter Tel.: 06055/8820043.

www.augsburger-lokschuppen.de

Märklin-Dampfloks 89006, 24058, 381807, 23014, V 200, 152034, Santa-Fe, Reise- u. Güterwagen, Ortwein VT11 - TEE, 7-teilig für Märklin. Tel.: 08442/7230.

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Roco: BR 57 G 10 KPEV grün € 145,–; BR 57 SNCB grün € 120,–; 43201 C 5/6 schwarz SBB m. Öltender E 115. BR 361 (V 60) DB € 85,–; V 200 SBB hellrot € 145,–. E-Lok BR 1020 ÖBB (BR 94) DSS € 135,–; E 144 grün € 75,–; E 144/5 grün € 80,–; BR 232 rot DR € 90,–. Alle Artikel in OVP u. unbespielt. Weitere Modelle auf Anfrage. Tel.: 0170/2119147.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Trix TEE Gottardo, Fleischmann E 120 rot beige und orientrot. Tel.: 0421/550424.

www.modelltom.com

Verkäufe
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe wegen Fehlkauf (Radien) VT 18.6/BR 175, Epoche 4, neuwertig, Spur TT, für € 280,–. P. Tutschke, Am Steinhof 5, 04808 Wurze. Tel.: 03425/812011.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de



Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
www.Lokschuppenhagenhaspe.de

Internetshop!! www.lokschuppenhagenhaspe.de oder www.lohag.de
Ihr Spezialgeschäft für europäische Handarbeits-/Kleinserienmodelle und für Modellbahnträume...seit über 30 Jahren.
1. Exclusive Handarbeitsmodelle (bis 30% Rabatt)
Alle Spuren, ca. 40 Hersteller, Liebhaberstücke, qualifizierte Kapitalanlage Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Lematec, Lemke, Trix fine-art, Bockholt, Aster, Pein, Schönlau, Dingler usw. usw.

In allen Spurweiten (Z–G) viele neue Modelle, alle mit Bilder. Unsere Sonderpreise weiter gesenkt, teilweise erheblich.

2. Marken-Rabatte bis über 50% auf tausende Artikel !!!
Ca. 80 Hersteller, Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Brawa, Bemo, LGB, Hübner, Arnold usw. usw.
Täglich aktualisierte Angebote. Alle Marken-Hersteller, alle Spuren, Automodelle, Zubehör und als Spezialität Ferrari-Modelle.
Reinschauen lohnt sich immer: www.lohag.de Nie teuer, immer günstig!
Kein Internet? Listen KOSTENLOS anfordern: 0 23 31/40 44 53

seit 1977
Lokschuppen Hagen-Haspe Inh. Werner Rüping
Ihr Spezialist für Kleinserienmodelle + Service
D-58135 Hagen • Vogelsanger Str. 36-40 • Tel. ++49(0)2331/404453
Fax ++49(0)2331/404451 • D1-Netz ++49(0)171/4715600



Der Lokschuppen Dortmund GmbH

Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de

Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.

EUROTRAIN

TILLIG-Clubhändler

Modellbahnbox



Karlshorst
Modelleisenbahn-Fachgeschäft

Inh. Winfried Brandt · 10318 Berlin
Treskowallee 104 · Tel. 0 30/5 08 30 41
Öffnungsz.: Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
E-Mail: modellbahnbox@t-online.de • Internet: www.modellbahnbox.de mit Mini-Onlineshop

EUROTRAIN

Große N-Sammlung: 40 Loks, 70 Wagen, Drehscheibe + Schiebebühne mit Schuppen, Titantrafo, Gleis + Weichen + Signale. Info, gerne auch Bilder, danielellen@t-online.de.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Rokal TT 2. Kl. Perswg. € 20; Packw. € 25; Planwg. € 28; 4-achs. Schotterw. € 28; Kranw. m. Flachw. € 35; 4-achs. Niederbordw. € 27; 6-achs. Tieflad. m. Trafo € 35; Schnellzugw. € 25; 4-achs. Packw. € 35. Mä. E-Lok 1139 € 80; E-Lok 11133 € 75. Primex E 20013 € 85; Roco DB BR 333 Köf 3 € 75; US E-Lok GG1 € 80; Diesel EMD F9 Heisler Da.Lok € 95; Diesel SD € 60; Diesel EMD 45 € 60. 02351/14827.

www.modellbahn-hobbyshop.de

Verkaufe preiswert Modelleisenbahnsammlung Spur N. Auch einzeln und Zubehör. Preise sind verhandelbar. Bei Interesse bitte Liste unter Tel.: 0351/8805555 anfordern.

TT-Modellbahn-Sammlung. 39 Dampfloks, 21 Dieselloks von BTTB, Tillig, Schirmer, Gützold, Kittler, Roco, TT-Club, pmt, Jatt, Jago, Beckmann, viele Umbauten mit Bausätzen, 68 Güterwagen, 35 Personenwagen, 3 Vitrinen, 3 Sammelboxen, komplett € 8000,– VB. Tel.: 03433/206227, Listen unter E-Mail d_hohlfeld@hotmail.de.

www.Feines-in-Spur-N.de

Spur N, verk. Trix 12044, Roco 23254, Brawa 1540, Arnold 2016, Arnold 2372, Flm. 7235 + 7086 + 7154 + 7400 + 977234, Spur H0 Märklin Adler 26351 limit. Tel.: 09128/9250829.

Verk. BTTB 14 Loks, ca. 55 Personen- u. Güterwaggons, Gebäudebausätze, Zubehör kpl. € 350,–, Anlage klappbar im Schrank 2x1,25 m € 150,–. 02943 Boxberg, Tel.: 0172/3437062.

www.modellbau-nspur-semrau.de

Verkaufe umfangreiche Sammlung von Spur TT und N, DDR- und BRD-Produktion, rollendes Material und Zubehör sowie MEB-Zeitschrift, EB-Kurier, Kataloge, Prospekte, Kalender, Bücher und Kassetten. H.-P. Spindler, Brünlasberg 35, 08280 Aue. Tel.: 03771/735412.

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Verkaufe H0-Modellautosammlung THW – 2 Gebäudebausätze v. Kibri, 61 Transport- + Baufahrzeuge von Herpa, Wiking u.a. Kibri-Kits Hochtief, 39 Transport- + Baufahrzeuge von Herpa. Alle Modelle in Mint + orig. Box. Liste + attraktiven Preis anfordern. H. Strauss, janhelros@aol.com.

1 Hudson J3 Modell 5405 + Tender, 3 Personenwagen auf H0-Gleisen, nur in Vitrine € 285,–, Fotos. Tel.: 0511/6406171 AB, Hannover.

Verkaufe Köf 5 Zoll mit Bedienwagen mit Drehgestellen und Rungenwagen mit Drehgestellen, Preis € 1200,–. Tel.: 0152/07412299.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Kennen Sie schon unsere Angebotsliste über Klein-/Ersatzteile, Glühlämpchen, Werkzeuge, Verpackungen? Kein Rückporto – keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. W., Emilienstr. 60, 45128 Essen. Fax: 0201/7266655.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen von Spur G bis Z. Peter Grunert, Meisenweg 13, 82380 Peissenberg, Tel.: 08803/2526.

www.modellbahnzubehoer.at

www.gleisbettung.de

Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.jordan-modellbau.de

Digital Zentraleinheit RMX950 Rautenhaus SX0+SX1+PX0Bus zum Fahren + Schalten + Comp. Interface SLX825 + Digitus-USBAdapter zu verk. € 95,–. Tel.: 0371/721066.

Pola-G: Bhf. Schönweiler, Stellw. Gütersch., Loksch. 2-ständig, Bahnsteig, Wasserturm, Bek.anl. (leicht besch.) € 400,–. Keine Witterungseinflüsse, Selbstabholung. Heinz Kaßner, Joh.-Brahms-Weg 4, 99096 Erfurt.

Wenn Sie mich überzeugen können, dass nach dem Aufstellen Ihrer Modelle in einer von mir gelieferten Vitrine (egal welche Spur), Ihre Modelle im Karton und der Schublade doch besser untergebracht sind, ja dann werde ich die Vitrine zum vollen Preis zurücknehmen. Aber erst müssen Sie von mir eine Vitrine haben und dazu brauchen Sie erst ein Prospekt in dem alles beschrieben ist. Postkarte an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** genügt (Absender bitte deutlich) und Sie bekommen umgehend mein Angebot über die Vitrinen aus massivem Holz mit Glasschiebefenster. Wenn Sie mir Ihre Spur angeben, werde ich das im Prospekt besonders kennzeichnen. Ich wette jetzt, dass ich die Vitrine nicht zurücknehmen muss, weil Sie zufrieden sind.



www.modellbahnservice-dr.de

Postbusse 1:87, Reichsp., Dtsch. Reichsp., Dtsch. Post, Dtsch. Bundespost, MB, Büssg., Magir., Vomag., Roskopf, Mod. Autos Serie Nostalgie. 8 Listen gg. € 1,45 Brm. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

www.Feines-in-Spur-Z.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

40 Orig. V8 Filme DR Dampf + Diesel 1987–2006 u. 8 Orig. V8 EK-Filme. 60/90 Kassetten. Alles ungeschn. u. selbstgedreht. VB € 250,–. Passend dazu Sony V8 Player P300E neuwert. Seltenheit VB € 200,–. Tel. auch SMS 0179/1428993.

20 Jahre SWR-Eisenbahn-Romantik. Der ausführliche Film zur großen IGE/SWR-Tour vom 19.–24.09.11 durchs Sendegebiet ist fertig und als 3-teiliges DVD-Set ab sofort zu erhalten. Andreas Richter, Fax: 0371/8081336, mobil: 0172/3666774 (werktags ab 16 Uhr) oder E-Mail: bahn.andi@gmx.de.

MEB ab Heft 1/1967 bis 12/2010, nur geschlossene Abgabe, € 4,– pro Jahrg., Selbstabholung. Preißiger, Kesselsdorfer Str. 68, 01159 Dresden. Tel.: 0351/4127660.

EM, EK ab 1988; div. DB-Zeitungen; DB/DR-Kursbücher ab 1990; DRG/DB-DV's; CD-Kursbuch 95/96; div. Eisenbahnliteratur; DR-Wintermantel, u.v.m. Liste gg. Freiumschlag. Christian Wunder, Frankenwaldstr. 7, 96364 Marktrodach. Tel.: 09262/231.





Rarität: Festschrift Elektrische Hoch- u. Untergrundbahn Bln., 54 S., 149 Abb. u. Fotos, alle Bauwerke, Rampen, Maschinenanlagen, Betriebsmittel, Bauausführung u. -kosten, von Siemens u. Halske, 1902, mit Zertifikat. Min. Gebot € 250,–. Zuschriften unter Chiffre-Nr. 04-12-01 an die VGBahn Anzeigenabteilung.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Biete MEB-Jahrgänge 1966–2011, je 1 Jahr komplett, Einzelhefte 1962–65. Suche TT- + LGB-Material. Bevorzugt Tausch. Berlin, mobil: 0176/32887422.

Sammlungsauflösung aus Nachlass: Eisenbahnvideos, Bücher und Zeitschriften „Modelleisenbahner" v. 1960–2010 und Eisenbahnkurier von 1990–2010, alles sehr gut erhalten, Preis VB. 035265/789388.

Straßenbahn Magazin von 1970–2000 = Heft 0–134 günstig zu verkaufen. Bis 1998 jährlich gebunden. Tel.: 069/98556636.

www.bahnbuch.de

Verkaufe MIBA Jahrgänge 1959–1989 komplett, 1955–1958 nur Einzelhefte, guter Zustand. Jan Kalkofen, Tel.: 040/6792697 (ab 20 Uhr).

Verk. div. Eisenb. Bücher (Dampf), 5 Bände Eisenb.+Eisenb.-ER (Enzyklopä.), Vorschr. (DV946), ARB-Mappen, TFZ-Führ., 5 Betr.Bücher VB-Dies. Berl. S-Bahn. Liste. 06352/2368.

www.bahnundbuch.de

Modelleisenbahner Heft 1 bis 2001 kpl., guter Zustand, VB € 150,–. Abholung! Über 50 Jahre Fundgrube! Th. Kneise, Elsternwinkel 31, 09125 Chemnitz. Tel.: 0371/513131.



Verk. div. Eisenbahnbücher (Dampf), 5 Bände Enzyklopädie Eisenb. über Vorschriften (DV946), Arb.-Mappen, TFZ-Führer, 5 Betriebsbücher VB's Berliner S-Bahn. Liste 06352/2368.

Wegen Auflösung aller VHS-Videos über Eisenbahnen, z.B. Lokorama und normale Filme, kleine Auswahl an Bücher, eine Liste anfordern unter Tel.: 07931/483970 (ab 18 Uhr).

MEB ab Heft 1/1954 bis 12/1990, pro Jahrg. in einer Klemmmappe € 9,–, nur geschlossene Abgabe, Selbstabholung. Huwe, 16244 Finowfurt, Tel.: 03335/30605.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Sammlungsauflösung Eisenbahn- und Straßenbahnliteratur, Fotos 18/24 u. 20/30, Souvenirs u. Videos. Liste, auch einzelne Gebiete, anfordern. Tel.: 04154/70699.

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

MIBA 1981–2010 abzugeben, sehr gepflegt, bis 1998 in Sammelmappen, nur komplett an Selbstabholer € 350,–. Raum Saarbrücken, Gerhard.Bahn@gmx.de.

Bahn-Kiosk – neu im Apple-App-Store!



Archiv Neben- und Schmalspurbahnen – Deutsche Dampflokomotiven, ME 1978–, Gartenbahn 1998–2008, LGB-Depesche 49–99, div. Kalender ab 1975, Pr. VB. Tel.: 030/97864166.

Eisenbahnbücher, Eisenbahnfachliteratur sowie Eisenbahnbildbände. Liste geg. Briefporto. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

MIBA 1966–1982 + 1994 + 2003 + 2004, kpl., bis auf 1968 Hefte 14 + 15, Gesamtanzahl Hefte 246 Stück, nur Abholung in Saarbrücken, Preis € 250,–. Tel.: 06805/1449.

VERKÄUFE
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Verkaufe Modelleisenbahner Jahrgänge 2004, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010. Tel.: 03522/310033, 0173/9434192.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

DIAS & NEGATIVE (Originale), von DB, DR und Privatbahnen, aufgenommen von den 70ern bis 1990 im Rollfilm- und Kleinbildformat abzugeben. www.lokomotivbild.de.

800 ÖBB Dias gerahmt in Kästen, meistens Altbau E-Loks, auch V-Lok u. ET+VT u. Schmalsp. 1987–2001. Priv. Orig. Dias VB € 400,– bei kpl. Abnahme. Liste/Gebot 0179/1428993.

VERKÄUFE
Fanartikel

Reichsbahn Betriebs-Nr.-Schilder Ep. II u. III. Info geg. € 0,55 Brm. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?
Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Anzeigenabteilung Chiffre-Nr. ....
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck

GESUCHE
Dies + Das

Lokschilder, Fabrikschilder und Betriebsbücher von Lokomotiven gesucht. Heiko Schmitz, Tel.: 02243/81336 oder 0170/8822927.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

BUNDESWEIT UND IN BENELUX MODELLEISENBAHN GESUCHT.
Z, N, H0, H0e, 0, SPUR I und LGB. Sammlungen, Anlagen, gerne auch Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 07245/8603400, mobil, 0179/5155612. E-Mail: info@modell bahn-kaufmann.eu.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Kleinserien, Handarbeitsmodelle, Lok- u. Wagenbausätze usw. Kaufe auch Ladenauflösungen. Ich freue mich über jedes Angebot. Seriöse und diskrete Abwicklung. J. Kaufmann, Tel.: 07245/8603400, mobil, 0179/5155612. E-Mail: info@modell bahn-kaufmann.eu.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Lehnhardt-Straßenbahnen u. andere sowie Bus-Modelle in 1:43 gesucht. Angebote schriftl. oder tel. an: Hans-Peter Günther, Belchenstr. 30, 79585 Steinen. Tel.: 07627/1576.

LGB und Echtdampf von privat gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Stadtilm BR 01 057, 64 002, Doppelstockzug, Personen- und Güterwagen gesucht. Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

www.vgbahn.de

Suche Spur-0-Lok E 94 von H.G. Mundhenke für 3-Leiter-Märklingleis (TIN-Plate). Tel.: 0611/421376.

www.besiggmbh.de

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys große Modellbahnsamml., nach Möglichkeit m. Verp., digital oder analog, der Firmen Märkl., Roco, Flm., Trix Express, Bemo, Arnold, KM1, Kiss, Lemaco, Fulgurex, Aster, Handarbeitsmodelle, oder ähnliches. Zahle Liebhaberpreise, bin freundlich und seriös, besuche Sie vor Ort. Übernehme evtl. auch Geschäftsauflösungen. Bitte rufen Sie mich an: 0157/77592733 oder 0211/97712895, per E-Mail oder Brief an berndzielke@yahoo.de oder Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bitte mit Adresse, Tel.-Nr. u. Preisangabe. Bedanke mich und freue mich auf ihr Angebot.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche 18.314 von Fulgurex in der Nenngröße H0. G. Pey, Tel.: 03877/74200.

Roco 66623 Container Hamburg Süd; Roco 66318 Schiebewandw. Blau DB; Roco 67726 Schiebewandw. Railion; Elektro Train 6515; Fleischmann Container Tieflader. Tel.: 0421/550424.

Suche von Brekina den Krauss-Maffei-Bus KM 160 „Deutsche Bundesbahn". R. Peter, Tel.: 0177/5603997.

Trix-Express H0 Anlage / auch Einzelteile gesucht. Tel.: 04122/954551.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche Liliput Dampflok BR 91 H0, primär Artikel-Nr. 9101 für Umbau. Bitte auch andere Nr. anbieten! Tel.: 030/41749226 Trautvetter, auch E-Mail: g-k-trautvetter@t-online.de.

Roco BR 143, Epoche 5, verkehrsrot, Art.-Nr. 63559, Zustand 1 gesucht. Angebote an Tel.: 037600/4964 oder E-Mail: mario.weidlich@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen, alle Spurweiten anbieten, auch größere Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung wird garantiert. Tel.: 06222/774050, mobil: 0172/2020433.

Bahn-Kiosk – neu im Apple-App-Store!

Achtung Händler. Suche von Roco BR V 80 Ep. III, auch 2. Hand. Von Piko BR 82 od. aus Vitrine. Angebote bitte an Tel.: 0177/8283435.

Ankauf von Modelleisenbahn. Gerne hochwertige Sammlungen oder ganze Anlagen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. Tel.: 05251/398813 o. info@modellbahnbuedchen.de.

Ehlcke, Fahrbach, Herr, Gebert, Noch, Rarrasch, Dahmer, Rehse Fahrzeuge und Zubehör gesucht. Modellbahnfreund Steffen Meier, Tel.: 03473/814610.

Suche gerne große Modellbahnsammlungen von Märklin, Trix, Flm., Roco, Brawa usw. Bin Selbstabholer, Barzahler u. garantiere eine seriöse Gesamtabwicklung. Tel.: 05608/95023.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.rue diger@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Bestpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche günstig drei Dampfloks von Jouef, französische Typen ohne Tender, evtl. auch Tenderloks, H0. Tel.: 06223/5171 analog.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche 3 Stück D-Zugwagen in Spur Z. Bitte Preisangebot. Tel.: 03586/700927.

Suche TT, N, Z. Bin privater Sammler und kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Tel.: 0341/4613285.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

www.vgbahn.de

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Gesuche

Zubehör alle Baugrößen

Suche Messinggussteile u. Zahnräder der Firma Günther, Best.-Nr. 001330 Schornstein, 001340 Dampfdom, 001396 Speisedom, 001346 Sanddom, 001377 offene Frontschürze, 001230 Pufferbohle, Stirnzahnräder Messing Modul 0.4 10 12 16 18 20 Zähne. Tel.: 09632/2570, Fax: 09632/9246794, E-Mail: lia@plakat-x.de.

Suche Trix-Bausteine für Stellwerk. H. Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe. Tel.: 04882/603429.

Hier gibt's das volle Programm!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Merten H0 Ritter 90-2016; 2017; 2018; 2019, 2015; 2012, 2013, auch als Einzelfiguren gesucht. Angebote bitte an: Ludwig, Tel.: 038423/50321. E-Mail: jn.Ludwig@freenet.de.

Gesuche

Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche Märklin Jahreskatalog 1953. Tel.: 02831/2097 (ab 17 Uhr).

Gesuche

Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos + Dias 1945–1968 der Strecke Mulda–Sayda u. Hetzdorf–Eppendorf–Großwaltersdorf zum Kauf oder leihweise für Publikation. M. Hengst, Tel.: 0173/3690401 oder Eisenbahnbildarchiv@gmx.de.

Suche hist. Fotos vom Bhf. Köthen und anliegenden Strecken und Anschlussgleisen (1840–1990) sowie Zeichnungen, auch leihweise oder digital. Tel.: 0173/7198004 (ab 19 Uhr).

Sonstiges

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Lukrativer Modellbahn-Internethandel (Märklin-H0-Artikel) altershalber abzugeben. Exposé-Anforderung per Mail: bruvoe@web.de.

www.menzels-lokschuppen.de

Suche qualifizier. Hilfe H0-Anlage, Landschaftsbauer, Brückenbauer. Hotel + Essen + Fahrkosten + € 10,– Dauert. E-Mail: modellbahn.pf@bluewin.ch. Tel.: 0041/449150447.

www.kieskemper-shop.de

24.03. von 10–16 Uhr Modellbahn- u. Modellautobörse im Hotel „Zur Hoffnung" in Werther bei Nordhausen. Tel.: 03631/462460.

www.modell-werkstatt.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Modellbahnworkshop in 71735 Eberdingen am 21.04. Thema „Gebäudealterung". Buchung + Info unter Tel.: 0162/7541593 oder schlappenleger@web.de.

Urlaub
Reisen, Touristik

Rügen – komfortable FeWo bei Modelleisenbahner für 2–6 Pers. ab € 35,00 / Tag. www.natururlaub-ruegen.de. Tel.: 038304/629806 oder 0171/12755960.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Ferien mit der Konus-Gästekarte = kostenlose Fahrt im ÖPNV im gesamten Schwarzwald. Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-, Dreiseen- und Schwarzwaldbahn. Ab € 28,–/Tag, NR, TV, Internet, Tiere erlaubt. Viele Ausflugsmöglichkeiten. Tel.: 0771/61307, E-Mail: swfitzner@freenet.de. Hausprospekt anfordern. www.fewofitzner.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Norden-Norddeich FeWo 57 qm, 4 Zi., 2 Pers., neu hergerichtet, ebenerdig, keine Stufen, Terrasse, Strandkorb. 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, 04931/13399.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo für 2–4 Pers., Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 16,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

31.03.: München, DB-Kantine, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

Große Modellbahn- Modellauto- und Spielzeugbörse, Sa. 31.03., 10–16 Uhr, in 78315 Radolfzell – TKM „Milchwerk". Mit großer Schauanlage. Infos: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

www.star-maerkte-team.de

Eisenbahn- und Modellbahnbörse in der SVG Eisenbahn-Erlebniswelt in Horb am Neckar, Sa. 21.04., 10–17 Uhr. Info/Anmeldung: www.eisenbahn-erlebniswelt.de.

22.04.: Modellautobörse von 10–14 Uhr im Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. Für Besucher Eintritt frei. Info: Peter Oppel, Tel.: 0911/6002416. www-mac-franken.de.

28.04.: Dresden, Kulturpalast, am Altmarkt, von 10–15 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautobörse. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

29.04.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn-, Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

Anzeigen-schlusstermine
nur für die Kleinanzeigen
(Fließsatztext)

Ausgabe		Anzeigenschluss
6/2012	=	09. April (Erstverkaufstag 16.05.2012)
7/2012	=	07. Mai (Erstverkaufstag 13.06.2012)
8/2012	=	08. Juni (Erstverkaufstag 11.07.2012)
9/2012	=	10. Juli (Erstverkaufstag 16.08.2012)
10/2012	=	10. August (Erstverkaufstag 12.09.2012)
11/2012	=	10. September (Erstverkaufstag 17.10.2012)
12/2012	=	10. Oktober (Erstverkaufstag 14.11.2012)

BASTELTIPPS

Modellbahnblumen aus einem Spülschwamm

Alltagsgegenstände taugen auch für die Miniaturwelt.

Wem ist das nicht schon einmal passiert? Man ist mitten in der Ausgestaltung seiner Modellbahn. Während des Baus des einen oder anderen Garten- oder Wiesenabschnitts geht einem das Streumaterial für die Modellbahnblumen aus. Mitten in der Arbeit möchte man die begonnene Tätigkeit jedoch fortsetzen, aber man kommt erst in ein paar Tagen wieder zum nächsten Modellbahngeschäft. Also muss eine Alternative gesucht werden.

Eine Lösung wäre die Verwendung eines Spülschwammes, der in gut sortierten Haushalten meistens vorhanden oder auch günstig beim Discounter erhältlich ist. Die Schwämme sind in vielen Farben zu bekommen.

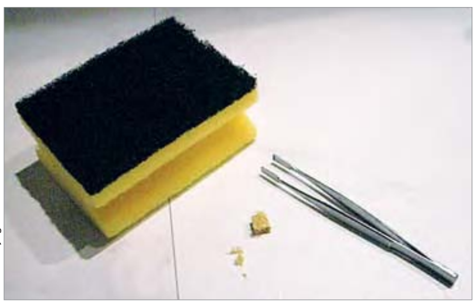


Foto: Max Jäger

Mit einer Pinzette kann man unterschiedlich große Stückchen aus dem Spülschwamm zupfen.

Mit einer Pinzette zupft man dann den Schwamm in kleine Krümel. Die kleinen Stückchen sind von fertigem Hobby-Blumenmaterial für die Modellbahn kaum zu unterscheiden und sind zudem noch billiger, da so ein Schwamm für viele Blumennachbildungen reicht. *Max Jäger*

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Aus der Ideenkiste

Schotter aus der Natur!

Bekanntlich kann der Modellbahner ja alles gebrauchen und geht daher stets mit wachem Blick durch Feld und Flur. Mir ist dabei aufgefallen, dass das von den Kommunen verwendete Einkehrmehl für Pflastersteine auch als Gleisschotter brauchbar ist. Also bin ich zum Steinbruch gefahren und habe mir einen Baueimer voll geholt. Der Preis für Selbstabholer beträgt rund 25 Euro pro Tonne! Kleinere Abgabemengen sind natürlich möglich. Zur Herstellung habe ich mir ein kleines Küchensieb genommen, den (in diesem Falle Porphyrschotter) einfach gesiebt, bis ich die richtige Körnung für die Spur TT erreicht hatte. *Ingo Schedifka*

Eine neue Lokleitung für die Spur N

Umnutzung eines Bahnhofsgebäudes.

Die Suche nach einem geeigneten Modell für ein Verwaltungsgebäude in einem Bahnbetriebswerk in Spur N erwies sich als schwierig. Als Notlösung fiel die Wahl schließlich auf den Bahnhof Krakow, Artikelnummer 14467, von Auhagen. Beim Auspacken und näheren Betrachten erwies sich der geplante Teilespender jedoch als nahezu ideales Modell. Das dreiteilige Hauptgebäude erfüllt ideal seinen Zweck. Zwei Anbauten stehen frei zur Verfügung und können auch anderweitig im Bahnbetriebswerk verwendet werden. Im Mittelbau befinden sich die Verwaltung, im eingeschossigen Anbau findet die Kantine ihren Platz. Der zweigeschossige Anbau beherbergt unten die Lokleitung und oben die Übernachtungsmöglichkeit für das Personal.

Vor dem Zusammenbau werden die Mauerteile mit wenig schwarzer Revell-Farbe und viel Verdünnung behandelt. Dadurch werden nicht nur die Fugen zwischen den Ziegelsteinen gefärbt, sondern die Verdünnung greift auch den Kunststoff an. Das führt zu matten, unregelmäßigen Verfärbungen des Materials in verschiedenen Ziegeltönen. Auch Fensterrahmen und die Scheiben werden so leicht gealtert, das Dach wird matt gestrichen. Schilder wie Lokleitung und Kantine entstehen am heimischen PC. So entstand in kurzer Zeit und wenig zusätzlicher Bastelei ein ansprechendes Verwaltungsgebäude für das N-Bahnbetriebswerk. *Andreas Erb*



Foto: Andreas Erb

Das Gebäude „Bahnhof Krakow“eignet sich auch wunderbar als Bw-Verwaltung.

Modellbahn-**ABC**



Eindeutig Y-Weiche: Außenbogenweiche der östlichen Einfahrt des Bahnhofs Markelsheim.

Viele Eisenbahnlexika übergehen diese Buchstaben, wir fassen kriminalistisch kombinierend zusammen.

Bahnaktenzeichen XY



Foto: Jörg Schulze

Y-Bahnhof: Zwischen der Streckengabelung lag das Weikersheimer Empfangsgebäude. 03 276 war auf der Tauberbahn unterwegs, rechts zweigte damals die Gaubahn nach Ochsenfurt ab.

Schwierig war er diesmal allemal, der Fall. Die Fahndung nach einem typischen Bahn-X verlief erfolglos, ebenso jene nach dem ultimativen Y. Lange tappten wir somit im Dunkeln, fanden letztlich mit sensiblem Gespür aber doch noch etliche kleine Indizien, die den Verdacht auf ein vielfältiges Vorkommen jener beiden Buchstaben in der Welt der Eisenbahn schnell erhärteten.

Gemahnend an eine bekannte Fernsehsendung mit ähnlichem Titel präsentieren wir diesmal zwar auch nur Fragmente, haben damit aber dennoch bereits gleich zwei Fälle gelöst – und dies nun sogar auf einen Streich.

So sei bemerkt, dass die in Vorbild- und Modell-Bahnbereichen anzutreffenden X- oder Y-Fälle zumeist Formvergleichen des äußeren Erscheinungsbilds einer Sache entspringen – von der einen oder anderen gut bürgerlichen Xanthippe, welcher der Hobbyraum des Gatten bei des Heimes Pflege mitunter sehr im Wege ist, vielleicht mal gnädig abgesehen... Mögen letztere Fälle nur nie in besagter Traditions-Fernsehsendung enden!

Über so finstere Gedanken tröstet vielleicht jener wahre Glücksfall hinweg, zum Y-Bahnhof einen rund 40 Jahre alten Fotoschatz genießen zu dürfen: In Weikersheim erschien die Y-Figur der Gleisanlagen dereinst besonders augenfällig, während man jene einer Y-Weiche mit starkem Teleobjektiv erschließt.

Dem X oder Y begegnen wir im Zuge täglichen Bahnbetriebs jedenfalls häufiger als gedacht, denn wahrhaft ins Auge springen uns diese Buchstaben als Bestandteile der Wagengattungen: Der Dampflokära-Spezialist kennt beispielsweise die (ebenfalls links im Weikersheim-Bild gezeigten) 4yg-Umbauwagen (das kleine Y steht hier für „Reisezugwagen mit Großraum und Mittelgang"), während das X als Nebengattungszeichen dem Fachmann verrät, dass es sich um einen „S-Bahn-Wagen mit mindestens drei Türen pro Wagenseite" handelt. Am Ende ist's nun eben doch ein klarer Fall – und kein Krimi. *Michael R. Gauß*



Die S-Bahn-Wagen werden im Fachjargon oft (gemäß ihrer Gattungsbezeichnung) auch als X-Wagen bezeichnet, hier ABx und Bxf in N.



Fotos: Gauß

Relikt aus Spielbahnzeiten: Eine X-Kreuzung gab es von allen Anbietern, hier Märklin H0.



Optisch gewöhnungsbedürftig erscheinen uns die modernen Y-Schwellen in Bad Peterstal-Griesbach. Aufgrund des Dreiecksprinzips stabilisieren sie die Gleislage.



Von der Firma Laser Sachen aus Hürth gibt es ein schmuckes bayrisches Vicinalbahn-Empfangsgebäude im Maßstab 1:87. Jörg Chocholaty zeigt den Zusammenbau des filigranen Bausatzes.

Nebenbahnromantik mit passendem Agenturgebäude, wie es bis heute noch auf vielen bayrischen und fränkischen Nebenbahnen anzutreffen ist.

Bayrische Lokalbahnromantik

Ein typisch bayrisches Agenturgebäude, wie es an vielen bayrischen Nebenbahnen anzutreffen war, ist von der Firma Laser Sachen in Hürth erhältlich. Beim Öffnen der relativ kleinen Schachtel fallen sofort ungewöhnlich viele Einzelteile auf, die überwiegend aus Sperrholz, mitteldichter Faserplatte (MDF), aber auch aus Karton bestehen.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass dieser Bausatz sicherlich nicht für Anfänger geeignet ist. Es muss hier einiges an Erfahrung vorausgesetzt werden.

In die Bauanleitung muss man sich erst einarbeiten, da es keine Explosionszeichnung gibt und die Bauschritte im Text nur sehr knapp erklärt sind. Aufschluss darüber, aus welchen Bauteilen sich die einzelnen Wandteile zusammensetzen, gibt eine Tabelle, in der aufgelistet ist, wie die einzelnen Wandteile montiert werden müssen.

Um ein Gespür für die Abmessungen zu erhalten, ist es empfehlenswert, sich die Basis-Wandteile aus 1,5 Millimeter starkem MDF für einen ersten Probeaufbau zusammenzustecken.

Dann kann mit dem Verkleben der einzelnen Wandschichten begonnen werden, wobei die Holzteile am besten vorab gebeizt werden sollten.

Im zweiten Teil der Bauanleitung ist auf der ersten Seite eine Prinzipdarstellung der Wandteile, jeweils mit Innen- und Außenansicht, abgedruckt. Dort sind die Bauteile farblich gekennzeichnet und mit Nummern versehen, die mit der Montagetabelle abgeglichen werden können.

Als kleine Hilfe: Die beigefarbenen Kartonteile zeigen grundsätzlich in den Innenraum. Die grauen, mit dem unten angelaserten Mauersockel, sind an der nach außen zeigenden Seite der MDF-Basiswände zu verkleben. Auf dem grauen Karton sitzen dann die 0,4 mm starken Sperrholzplatten, als oberste Schicht quasi die Deckleisten.

Zum Verkleben verwendet man zum Beispiel Alleskleber von Kittifix oder Tesa – mit oder ohne Lösungsmittel. Der lösungsmittelfreie Tesa-Vielzweckkleber lässt etwas mehr Zeit zum Ausrichten, da er wesentlich langsamer abbindet.

Beim Verkleben der Wandteile muss absolut exakt gearbeitet werden, da die Bauteile sehr genau auf Passung gelasert sind und fast kein Spielraum zum Ausrichten bleibt. Vor allem ist darauf zu achten, dass sich die Kanten der inneren Trennwände sauber in die Aussparungen der innenliegenden Putzfläche klipsen lassen. Ist das nicht der Fall, kann dies später beim Verkleben der Außenwände dazu führen, dass diese sich leicht nach außen wölben.

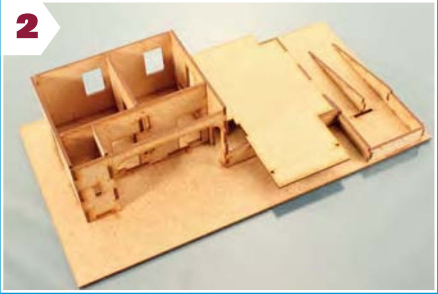
Montage der Deckleisten: Die Deckleisten für die hölzernen Außenwände sind einseitig an einen Steg gelasert, was an einen Kamm erinnert. Die Abstände stimmen exakt mit den gelaserten Linien auf der Fassade überein. Laut Bauanleitung empfiehlt



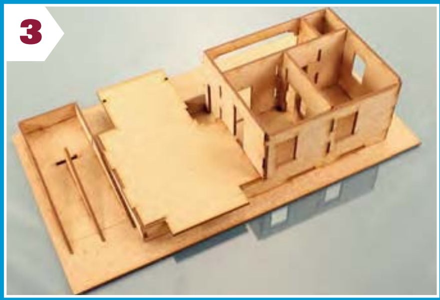
Das Bier ist sicherlich als Expressgut gedacht, denn Eisenbahner dürfen, auch in Bayern, während des Dienstes keinen Gerstensaft konsumieren.



1 Das relativ kleine Stationsgebäude besteht aus ungewöhnlich vielen Einzelteilen, überwiegend MDF, dünnem Sperrholz und Karton.



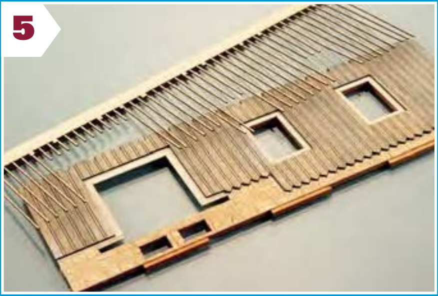
2 Um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie die MDF-Teile ineinandergreifen, sollten sie bei einem Probeaufbau zusammengesteckt werden.



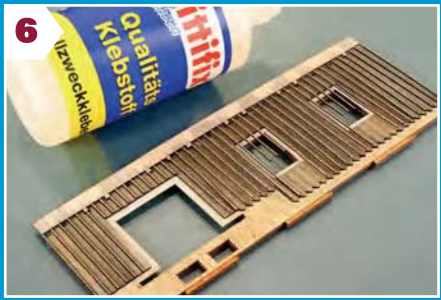
3 Und so sieht der Probeaufbau von der anderen Seite aus betrachtet aus. Wenn alle Teile passen, kann es im Aufbau weitergehen.



4 Die Wandteile setzen sich aus mehreren Schichten zusammen. Zum Verkleben eignet sich etwa der Alleskleber Kittifix aus Sachsen.



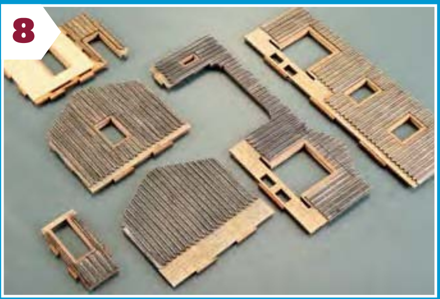
5 Die Deckleisten für die Bretterstöße sind am oberen Ende kammähnlich verbunden. Das erleichtert das Ausrichten auf der Markierung.



6 Das Verkleben gelingt am besten, indem man den Leistenkamm exakt ausrichtet und am oberen Ende mit drei Klebepunkten fixiert.



7 Anschließend fixiert man jede Leiste am unteren Ende auf der Markierung und träufelt Sekundenkleber zwischen die Fugen.



8 So präsentieren sich die fertigen Wandteile von der Außenseite aus gesehen vor dem finalen Zusammenbau.



9 Und hier die Innenansicht der Wandteile im Überblick. Teilweise sind die Wände von innen auch im Modell zu sehen.

Hans Kopp, der Inhaber der Firma Laser Sachen, das Verkleben sämtlicher Bauteile mit verdünntem Weißleim, außer der Dachrinne und den Fenstern. Ich glaube allerdings, dass der Wasseranteil im Weißleim die Bauteile zu sehr aufweicht, vor allem die Kartonteile. Zu befürchten ist, dass sich diese verziehen. Im Fall der vielen Deckleisten würde der Weißleim kurz nach dem Auftragen vorne antrocknen, bevor man die letzte Leiste damit benetzt hätte.

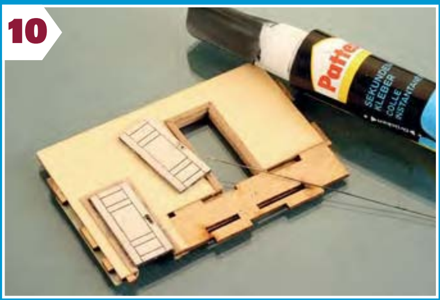
Besser gelingt das Verkleben, wenn man den Leistenkamm am oberen Ende an drei bis vier Klebepunkten mit Alleskleber am Wandteil fixiert und sauber ausrichtet. Anschließend fixiert man jede Leiste am unteren Ende exakt auf der markierten Linie und

Sekundenkleber mit einer Drahtspitze träufeln

träufelt mit einer Drahtspitze dünnflüssigen Sekundenkleber auf gesamter Länge zwischen die Fuge. Der dünnflüssige Klebstoff wird in der Regel vom Holz aufgesaugt, so dass keine Glanzspuren zurückbleiben. Die Fenster und das Türfutter bestehen jeweils aus zwei Teilen, die nach dem Abwinkeln gegeneinander, jeweils von innen und außen, um die Kante der Durchbrüche zu kleben sind. Das Abwinkeln der beiden Schenkel gelingt übrigens am besten, wenn eine Schieblehre als Spannfutter verwendet wird. Die Fenster sind aus sehr dünnem weißen Karton gelasert und setzen sich aus dem Außenrahmen und dem eigentlichen Fensterrahmen zusammen. Bei den kleinen Kellerfenstern hatte ich nur den äußeren Rahmen verklebt, da die Größendifferenz ohnehin fast nicht zu erkennen ist. Für das Verglasen hatte ich wie meistens bei Lasercut-Bausätzen 0,5 Millimeter starkes Vivak verwendet. Zum Verkleben legt man die Rahmen einfach rückseitig auf das Vivak und träufelt mit einer Drahtspitze etwas dünnflüssigen Sekundenkleber an die Kante. Die Türen bestehen aus zwei gegeneinander zu klebenden Teilen. Wer möchte, kann die Klinke aus 0,2-mm-Draht ergänzen.

Auf Teil 2 der Bauanleitung sind auf Seite 3 insgesamt vier Abbildungen vom gebauten Modell (ohne Dach) abgedruckt. Hier lässt sich gut erkennen, gegen welche Seite des Türfutters die Türen geklebt werden müssen, beziehungsweise, in welche Richtung diese sich öffnen lassen müssten. Bevor es an das Verkleben der Wandteile geht, sind auf beiden Bodengruppen (von Dienst- und Warteraum) sowie des Güterschuppens die Bretter-Strukturplatten zu verkleben.

Die Verbretterung der beiden Holzrampen wird erst nach dem Zusammenbau der Wände aufgeklebt, da sich die MDF-Rampenteile sonst nicht durch die vorgesehe-



10 Die Türen setzen sich aus zwei zu verklebenden Teilen zusammen. Wer möchte, kann die Klinken mit dünnem Draht darstellen.



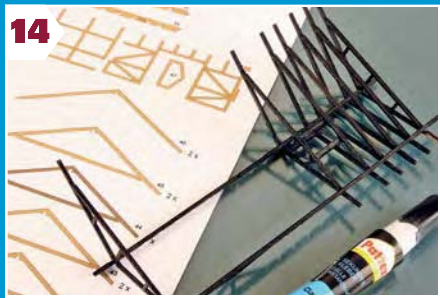
11 Das Verglasen erfolgt in diesem Fall mit 0,5-mm-Vivak, das sich im Gegensatz zu Polystyrol auch mit Sekundenkleber verkleben lässt.



12 Dann folgt das Verkleben der Wandteile. Die Bodenplatte dient in diesem Fall nur als Montagehilfe.



13 Nachdem die Fenster passgenau in der Öffnung ausgerichtet sind, erfolgt das Verkleben mit Sekundenkleber.



14 Zur Montage des Dachstuhls dient eine nummerierte Skizze der Bauteile, die als Hilfe verwendet wird.



18 Die obere Dachhaut besteht aus sehr feiner Schindelstruktur. Übersprühen mit einem matten Klarlack schützt die gelaserte Dachhaut.



19 Die Dachteile werden jeweils aus zwei Teilen zusammengeklebt, dem oberen Schindelteil und der hölzernen Unterverkleidung.



20 Hier ist nochmals die hölzerne Unterverkleidung zu sehen, die mit dem Schindeldach später verdeckt wird.



Fotos: Jörg Chocholaty

Ganz typisch für die kleinen Bahnhöfe ist das Stumpfgleis, das vor dem Gebäude mit einem Prellbock endet.

nen Schlitze direkt unter dem Durchgang schieben lassen.

Schließlich können alle Wandteile miteinander verklebt werden. Zu beachten ist dabei, dass sowohl der untere als auch der obere Boden des Güterschuppens mit Passnasen in entsprechenden Schlitzen an der Innenseite des Sockels gehalten werden.

Nach dem Zusammenbau entsteht an den Gebäudeecken ein sichtbarer Spalt. Das liegt daran, dass die Kanten der äußeren Sperrholzverkleidung keine Gehrung aufweisen, sondern nur die beiden Innenkanten anliegen. Ich hatte die sichtbare Nut mit etwas Nitrospachtel verschlossen. Allerdings könnte man hier auch einfach eine kleine Vierkantleiste einkleben.

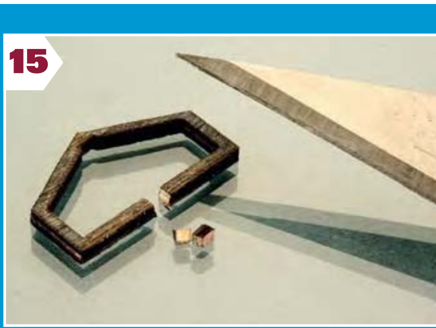
Die Dachkonstruktion sieht von unten betrachtet etwas kompliziert aus. Dem ist aber nicht ganz so! Im Teil drei der Bauanleitung, Seite 3, sind sämtliche Sparren und das Gebälk dargestellt, alle mit Nummern und der jeweiligen Stückzahl.

Ein großes Foto in Teil 2 (Seite 4) der Bauanleitung zeigt eine Aufnahme von schräg unten, bei der ebenfalls alle Sparren und sonstiges Gebälk durchnummeriert sind. Die Abbildung ist auch der wichtigste Anhaltspunkt für die Konstruktion des Vordaches und dessen Abstützung.

Der erste kurze Dachspant, Teil Nr. 47, vom Übergang des Hauptdaches zum Vordach, lässt sich nur einsetzen, wenn unten mittig Material für den Querbalken mit einem Sägeschnitt entnommen wird.

Damit das Dach für eine Innengestaltung abnehmbar bleibt, werden die drei durchlaufenden Längsbalken nicht mit den Wandteilen verklebt. *Jörg Chocholaty/kf*

15



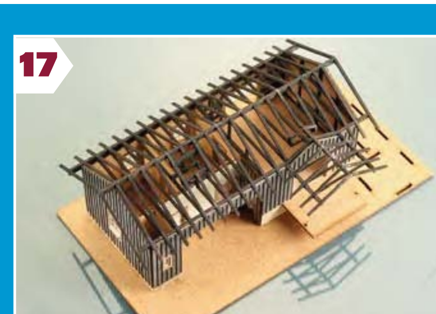
Der erste kurze Dachspant vom Übergang des Hauptdaches zum Vordach lässt sich nur einsetzen, wenn man unten etwas aussägt.

16



Nachdem unten mittig Material für den Querbalken mittels Sägeschnitts entnommen wurde, kann das Gebälk zusammengesetzt werden.

17



Damit das Dach abnehmbar bleibt, werden die drei durchlaufenden Längsbalken nicht mit den Wandteilen verklebt.

21



Hier ist die Anordnung des Schornsteines zu sehen. Noch fehlt die typische Blechverwahrung, die später ergänzt wird.

22



Die Schiebetore sind aus mehreren Einzelteilen zusammenziehbar und können geöffnet oder geschlossen dargestellt werden.

23



Beim Verkleben der Fensterläden sollte man die darunter liegenden Deckleisten entfernen, damit der Laden satt anliegt.

Bei der Planung einer Anlagensteuerung tauchen immer wieder Probleme auf, die sich aber mit einfachen elektronischen Schaltungen lösen lassen.

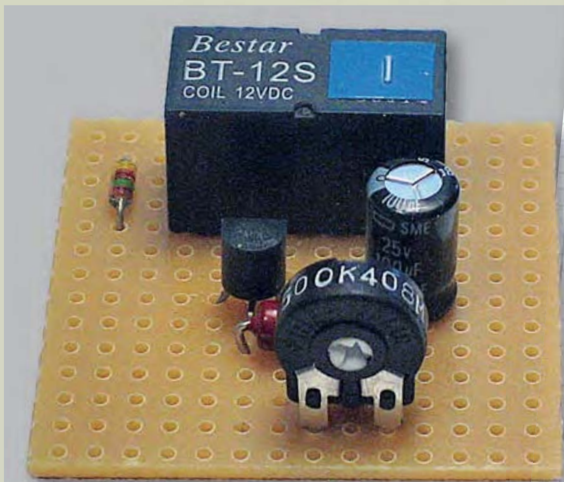
Die Nothelfer

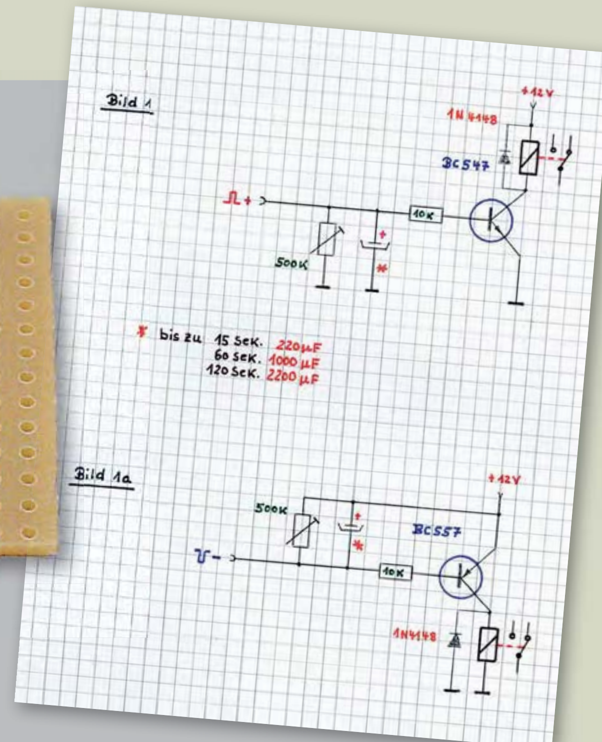
Ein recht großer Teil der Modellbahner und Modellbahnerinnen hält nach wie vor am analogen Betrieb seiner Anlagen fest. Das hat nicht unbedingt etwas mit dem Alter der Betreiber und Betreiberinnen zu tun, sondern viel mehr mit den Kosten, aber auch mit dem kreativen Eigenbau.

Bei der Planung einer Anlagensteuerung tauchen gerne Probleme und Problemchen auf, die sich aber mit Hilfe einfacher elektronischer Schaltungen lösen oder zumindest minimieren lassen. Um dabei Hilfestellung zu geben, werden im Folgenden diverse Schaltungen und deren Anwendungsmöglichkeiten vorgestellt.

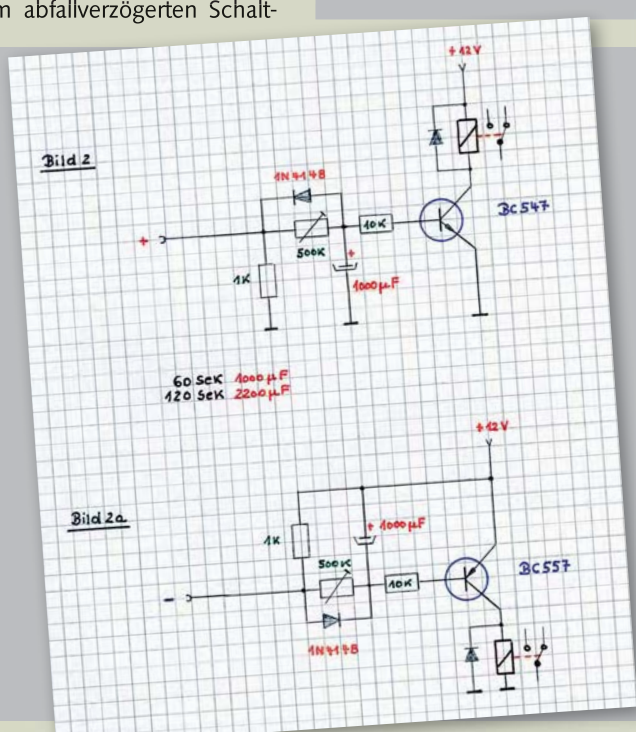
■ Verzögerte Schaltgeräte

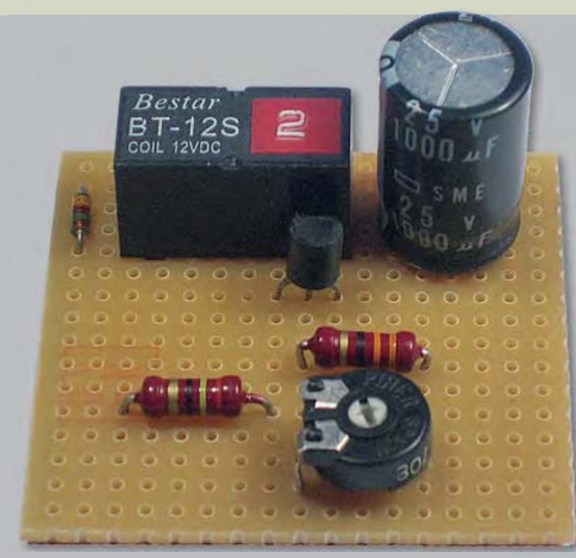
Beim abfallverzögerten Schalt-



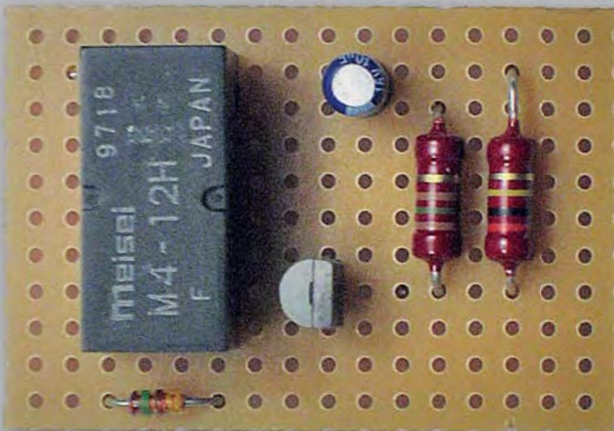


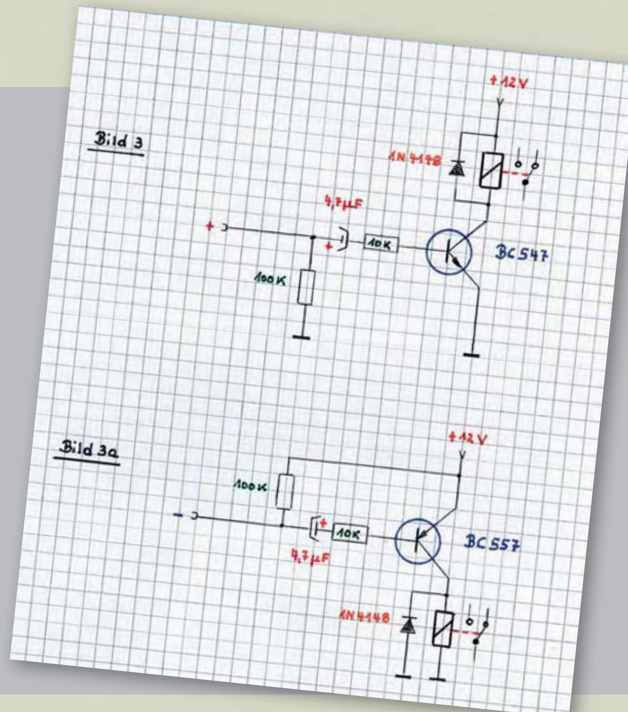
Abfallverzögerter Schaltverstärker (Timer): Sobald an den Eingang ein kurzer Impuls gelangt, zieht das Relais an und fällt erst nach Ablauf der Verzögerungszeit in den Ruhezustand.





Ansprechverzögerter Schaltverstärker: Das Relais zieht verzögert an, wenn der Eingang eine positive (Bild 2) oder negative Spannung (Bild 2a) erhält, je höher der eingestellte Wert, desto länger die Verzögerung.





Positive (Bild 3) oder negative Eingangsspannung (Bild 3a): Beim abfallverzögerten Schaltverstärker wird die am Eingang stehende Dauerspannung in einen Einzelimpuls umgewandelt.

verstärker, auf Neudeutsch auch Timer genannt, zieht das Relais sofort an, sobald auf den Eingang ein kurzer, positiver Impuls gelangt (Bild 1). Erst nach Ablauf der eingestellten Verzögerungszeit fällt das Relais wieder in seinen Ruhezustand zurück.

Die einstellbare Zeit ist abhängig vom Wert des Elektrolyt-Kondensators und des dazu parallel geschalteten Reglers. Die angegebenen Zeiten sind in etwa mit dem jeweils vorgeschlagenen Kondensator zu erreichen. Als Transistor kommt ein ganz normaler NPN-Typ zur Anwendung. Vergleichstabellen informieren auch über andere, gleichwertige Exemplare.

Beim gleichen Schaltverstärker, jedoch ausgelegt für einen negativen Impuls am Eingang, kommt ein PNP-Transistor (Bild 1a) gemäß obiger Erläuterung zum Einsatz.

Beim ansprechverzögerten Schaltverstärker zieht das Relais verzögert an, sobald der Eingang eine positive Spannung erhält (Bild 2). Das Relais fällt sofort ab, sobald die positive Spannung aussetzt. Die Bemessung des Kondensators und des Regelwiderstands entspricht den zum abfallverzögerten Schaltverstärker gemachten Ausführungen. Natürlich kann auch mit den Werten experimentiert werden, um andere Verzögerungszeiten zu erreichen. Dies sollte man in Maßen tun nach dem Motto, je höher der Wert, desto länger die Zeiten.

Für eine negative Eingangsspannung ausgelegt ist für den ansprechverzögerten Schaltverstärker ein PNP-Transistor zu verwenden (Bild 2a). Bei allen vier Schaltungen ist übrigens auch noch auf die Polarität des Elektrolyt-Kondensators und gegebenenfalls auf die der Dioden zu achten.

Umwandlung einer Dauerspannung in einen kurzzeitigen Einzelimpuls

■ Einzelimpulsumwandlung

Sollte eine x-beliebige Schaltung zur Ansteuerung, so zum Beispiel beim abfallverzögerten Schaltverstärker, einen einzelnen Steuerimpuls benötigen, aber nur eine längere Dauerspannung zur Verfügung stehen, kann man das Problem durch Umwandlung einer Dauerspannung in einen Einzelimpuls gemäß Schaltungsvorschlag (Bild 3) lösen.

So wird die am Eingang anstehende, positive Dauerspannung in einen Einzelimpuls umgewandelt, der das Relais kurzzeitig ansprechen lässt. Die Abbildung 3a entspricht dieser Schaltung, jedoch für eine negative Eingangsspannung, wiederum mit entsprechend wechselnder Polarität des Elektrolyt-Kondensators und Austausch des Transistors.

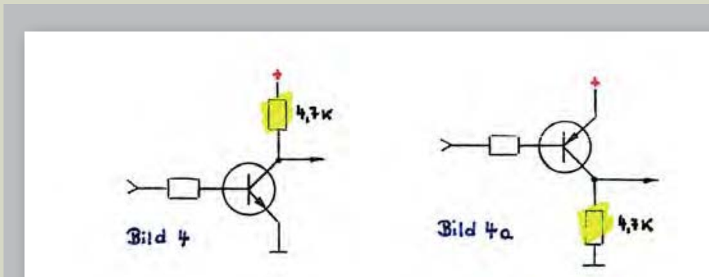
■ Polaritätswandlung

Wenn es vonnöten ist, die Polarität einer Eingangs- beziehungsweise einer Steuerspannung zu wechseln, also von Plus auf Minus oder von Minus auf Plus zu gehen, können die in Bild 4 und Bild 4a vorgestellten Schaltungen helfen.

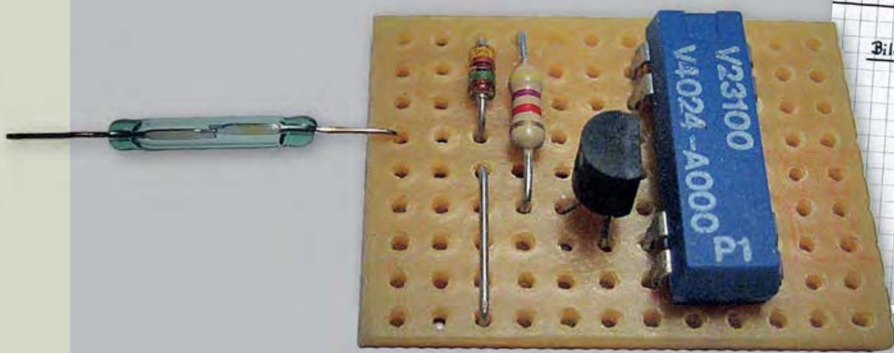
Ein NPN- oder aber ein PNP-Transistor mit einem Basiswiderstand ermöglichen die Polaritätsumwandlung auf die denkbar einfachste Weise. Sollte zudem einmal die Ausgangsleistung eines der unten in der Bildzeile angegebenen Transistoren aus der BC-Familie nicht ausreichen, kann man ersatzweise auf einen der angegebenen Transistoren aus der leistungsfähigeren BD-Familie zurückgreifen. Für diese Zwecke ist es auch nicht erforderlich, einen BC als Treibertransistor vorzuschalten. Nicht vergessen werden dürfen jedoch die gelb markierten Widerstände (siehe unten).

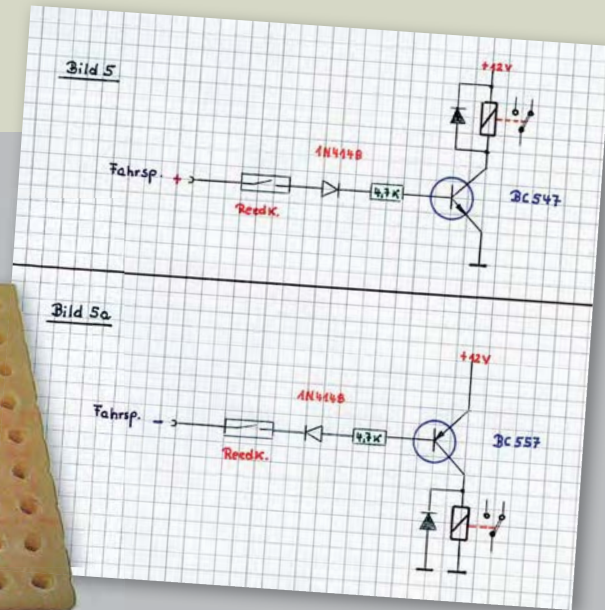
■ Richtungsabhängige Reedkontakte

Es kommt immer wieder vor, dass auf einer Modellbahnanla-



BC547/BD675 (lks.) und BC557/BD678 (r.): Je nach Ausgangsleistung kann bei der Polaritätsumwandlung auch ein BD-Transistor Verwendung finden.





Schaltbilder und Platinenbestückung: Diese einfache Problemlösung sorgt dafür, dass die Reedkontakte ausschließlich richtungsabhängig und nicht grundsätzlich beim Überfahren Schaltbefehle auslösen.

Fotos, Zeichnungen: Ombeck

ge ein fahrender Zug bestimmte Schaltbefehle ausführen beziehungsweise auslösen soll. Dazu bedient man sich in der Regel so genannter Schutzgasrohrkontakte, heutzutage besser bekannt als Reedkontakte beziehungsweise Reedrelais.

Sie werden zwischen den Schwellen in Modellgleismitte angebracht und beispielsweise zum Auslösen von Schaltbefehlen wie etwa dem Schließen der Schranken an einem Bahnübergang oder dem Stellen von Weichen beziehungsweise Signalen sowie zur Rückmeldung bei Blockstreckenbetrieb genutzt.

Um die Auslösung in Gang zu setzen, wird unter einem Fahrzeug, etwa unter der führenden Lok, ein kleiner Magnet angeklebt. Dieser löst beim Überfahren des Reedkontaktes den Schaltbefehl aus. Normalerweise geschieht dies unabhängig von der jeweiligen Fahrtrichtung der Schienenfahrzeuge.

Nun kann es aber durchaus sinnvoll sein, dass der Schaltbefehl nur in einer Fahrtrichtung ausgelöst wird, also zum Beispiel nur dann, wenn sich ein Zug von rechts nähert.

Um dieses Ziel zu erreichen, helfen die beiden obigen Schaltungen (Bild 5 und Bild 5a) weiter. Die Schaltung in Bild 5 ist nach NEM 631 (siehe auch rechts) des MOROP, des Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas, für die Verkehrsrichtung von links nach rechts, also mit der Plus-Fahrspannung an der vorderen Schiene, zuständig. Bei Schaltbild 5a geht die Verkehrsrichtung von rechts nach links, nun ist die vordere Schiene der Minuspol.

Die jeweilige Fahrspannung schaltet nun über den Reedkontakt und die in Durchlassrichtung gepolte Diode den Transistor durch und lässt so das Relais ansprechen. Dessen Kontakte übernehmen nun den eigentlichen Schaltvorgang, aber eben ausschließlich in der jeweils gewünschten Fahrtrichtung.

Die Fahrspannung dient in diesen beiden Fällen lediglich als Steuerspannung. Ansonsten bedarf die Schaltung selbstverständlich noch der allgemein erforderlichen Versorgungsspannung im Gleichstrombetrieb von 12 Volt.

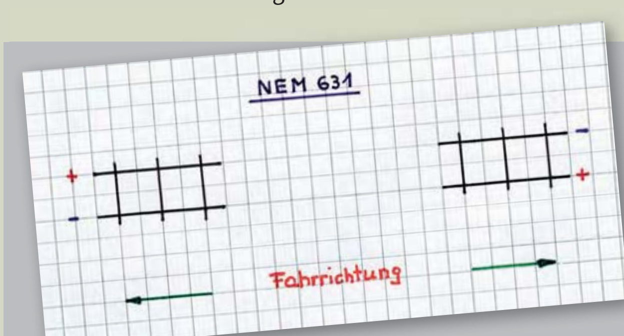
Manch ein Elektriker oder mit elektronischen Kenntnissen vorbelasteter Tüftler wird nun vielleicht bemängeln, dass an der einen oder anderen Stelle der hier vorgestellten Schaltungen noch ein Kondensator beziehungsweise Widerstand hätte vorgesehen werden sollen oder können. Gänzlich Unrecht hätte er oder hätte sie damit zugegebenermaßen nicht.

Schaltbefehle über Reedkontakte: Auslösung nur in einer Fahrtrichtung

Aber etliche praktische Versuche haben zweifelsfrei ergeben, dass die hier vorgeschlagenen Schaltungen auch so einwandfrei funktionieren. Bei den ihnen zugrundeliegenden Überlegungen stand nicht die Einsparung, zumeist ohnehin nur weniger Cents, im Vordergrund, sondern in erster Linie die Einfachheit des Nachbaues: Mit möglichst wenigen Bauteilen zum gewünschten Ziel zu kommen, ist die erklärte Absicht dieses Werkstattbeitrags, der schließlich Nachbauwillige nicht erst zum tage- oder gleich wochenlangen Studium umfangreicher Fachbücher nötigen will.

Sollten zu den Schaltungsvorschlägen oder deren Anwendungen gleichwohl noch Fragen bestehen oder nachträglich aufkommen, können sich MEB-Leser und -Leserinnen auch direkt an den Autor wenden. Schicken Sie eine E-Mail an hw.ombeck@gelsennet.de; wenn Sie Ihre Festnetz-Telefonnummer, soweit vorhanden, angeben, verspricht der Autor, auch zurückzurufen.

Heinzwerner Ombeck/hc



Zur Verdeutlichung ist hier die verbindliche Normung NEM 631 des MOROP, des europäischen Verbandes der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde, in einer einfachen Skizze dargestellt.

Rainer Albrecht montiert ein uriges H0-Modell aus dem Hause Günther beziehungsweise Weinert, das auch für Einsteiger geeignet ist.

Schienen-Bus



Die Anzahl der Bauteile ist übersichtlich. Das Fahrwerk ist komplett vormontiert.

Bereits 1910 suchte man bei den Länderbahnen nach einem Verkehrsmittel, um den Betrieb auf Nebenstrecken mit geringem Fahrgastaufkommen kostengünstig zu gestalten. So entstand mit wenig Aufwand aus einem normalen Straßenbus durch Umbau des Fahrwerks und den Anbau notwendiger eisenbahntypischer Einrichtungen wie etwa Läutewerk und Druckluftbremse der Schienenbus 9015. Er blieb ein Einzelgänger.

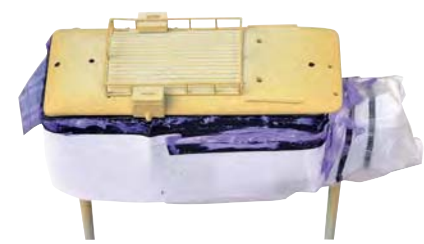
Weinert übernahm viele Modellformen der früheren Firma Günther und arbeitet diese zeitgemäß auf, um sie neu aufzulegen, darunter auch ein Modell des 9015.

Der Schienenbus ist an einem Sonntagnachmittag zusammengebaut. Er stellt auch für Einsteiger keine große Hürde dar. Wichtig ist, die in der sehr ausführlich gehaltenen Bauanleitung vorgegebenen Arbeitsschritte exakt einzuhalten. Da das Fahrgestell bereits vormontiert ist, können wir uns auf die Montage des Gehäuses konzentrieren. Zunächst sollten Sie das Vorderteil mit der Schraube fixieren (nicht zu fest), dann das Rückteil anschrauben und winklig ausrichten. Jetzt können Sie die Seitenteile einpassen und einkleben. So wird garantiert, dass das Gehäuse auch richtig passt. Achten Sie bitte auf möglichst kleine Spaltmaße, damit das Spachteln und Schleifen einfacher wird.

Im Dach ist eine Nut eingearbeitet, die später die Glasscheiben aufnimmt. Beim Aufsetzen und Fixieren des Daches achten Sie bitte auf die Parallelität der Nut zur Seitenwand und auf den gleichmäßigen Abstand von der Seitenwand zur Dachkante. Der Motorvorbau passt sehr genau, daher fixieren Sie die Teile in der Reihenfolge gemäß Bauanleitung. Das Gepäckgeländer auf dem Dach sollte man an der offenen Ecke verlöten (verkleben). Die Streben, welche die Sandkästen stören, sind entsprechend der Vorgabe in der Bauanleitung abzutrennen, einzusetzen, auszurichten und zu fixieren. Die Sandkästen mit den Sandfallrohren sind ebenfalls einzukleben. Die Justierung der unteren Rohrenden wird erst nach der Endmontage vorgenommen!

Zur sauberen Farbtrennung werden alle Teile, die erst am Schluss angebaut werden, wie Trittbretter, Werkzeugkästen, Lampen, Glocke, Lüfter und Leiter, vor der Montage extra lackiert. Unumgänglich sind einige Malarbeiten mit einem sehr feinen, kurzen Pinsel. Diese sollten noch vor dem endgültigen Ankleben der Anbauteile erfolgen. Bevor das Innenteil, der Sitzboden, eingesetzt wird, sollten noch einige Preiserlein ihren Platz finden. Wenn das Gehäuse angeschraubt ist, werden die Trittbretter auf die Nippel eingepasst und verklebt. Die Werkzeugkästen werden fixiert und die Sandfallrohre in die richtige Lage gebracht. Die Schiebebilder werden unter Nutzung von reichlich Weichmacher aufgebracht. Als letzte Arbeit müssen noch eventuelle Lackschäden mit dem Pinsel ausgebessert werden.

Rainer Albrecht/al



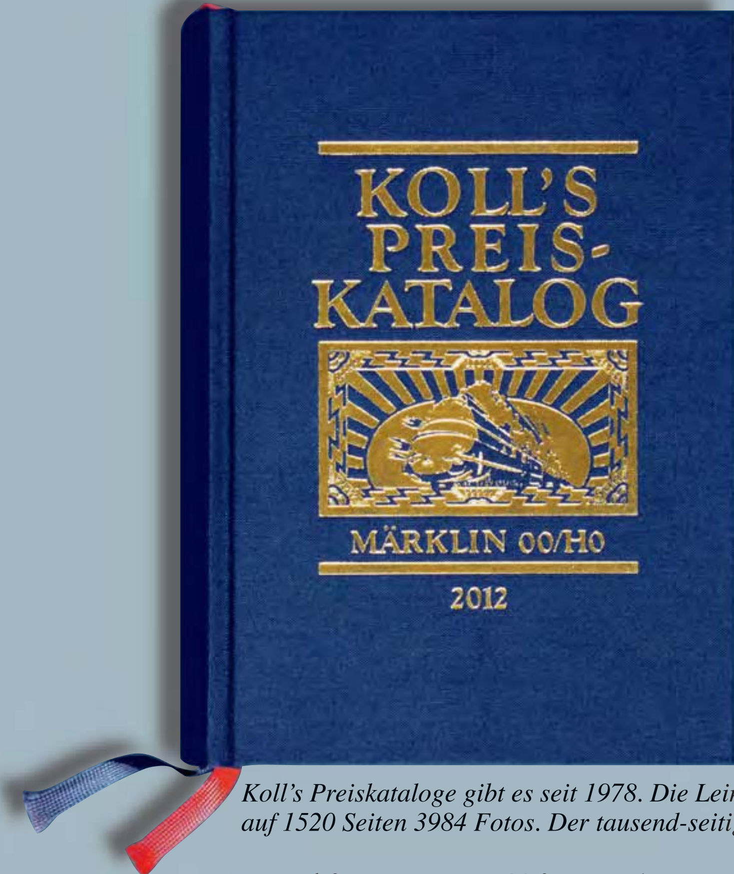
Die separate Lackierung des Daches erfordert ein sauberes Abkleben des Wagenkastens.

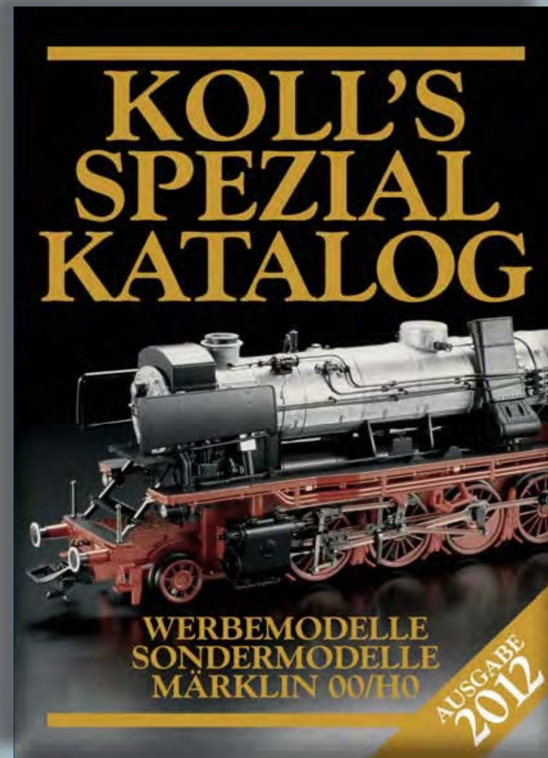
»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich einen kurzen Film vom fahrenden Modell an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR



Der originelle Schienenbus von Weinert ist in jedem Fall ein Hingucker.

Fotos: Rainer Albrecht





Koll's Preiskataloge gibt es seit 1978. Die Leinen-Ausgabe kam erstmals 1983. Jetzt zeigt der aktuelle Jahrgang 2012 auf 1520 Seiten 3984 Fotos. Der tausend-seitige Koll's Spezialkatalog 2012 enthält sogar 4167 Fotos.

Polieren Sie Ihr Märklin-Wissen auf!

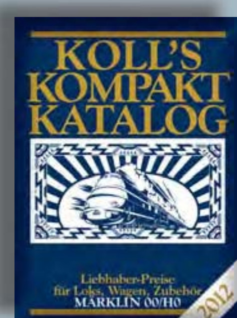
NEU: Koll 2012 Märklin 00/H0

Märklin hat sich um die Spielzeugkultur verdient gemacht, zweifellos. Was hat man in Göppingen nicht alles für großartige Eisenbahnmodelle entwickelt!

Besonders die Spurweite 00/H0 glänzte durch richtungsweisende Inovationen. Und das in einer Vielfalt, die ihresgleichen sucht.

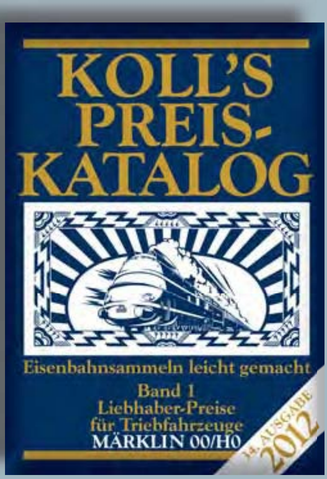
Koll's Preiskatalog hilft Ihnen mit der aktuellen Ausgabe 2012 diese Fülle interessanter Modelle zu überblicken.

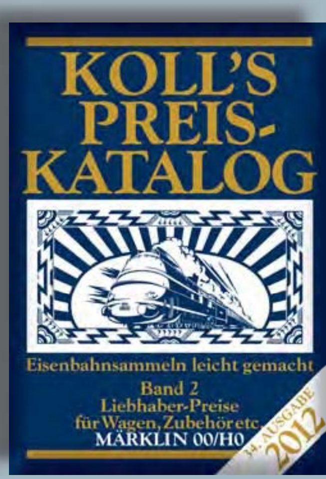
Er begleitet nun bereits im 34. Jahr die Fortentwicklung der Märklin 00/H0 und bietet Ihnen umfassende Information zur Produktion seit Beginn 1935. Er führt die Varianten auf, nennt die Bauzeit und den aktuellen Liebhaberpreis, der heute von Märklinfreunden gezahlt wird. Besonders die exzellenten Farbfotos vermitteln die Faszination alter Modelle.



Sie finden in der neuen Ausgabe 2012 die Rekordzahl von 3894 Fotos. Wählen Sie zwischen der noblen leinengebundenen Gesamtausgabe und der preiswerten zweibändigen Standardausgabe!

Koll's Spezialkatalog für Werbemodelle und Sondermodelle wird wie alle Kataloge jährlich aktualisiert. Er beschreibt den Bereich, der nicht dem normalen Programm zugeordnet werden kann. Mehr als 4000 Modelle zeigen eine Vielfalt, die ihresgleichen sucht.





Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0
Gesamtausgabe 2012
Triebfahrzeuge, Wagen, Zubehör. 1520 Seiten, 3894 Fotos, Leinen, geb., 2 Lesebänder, 95,50 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 €.
Standardausgabe 2012, Band 1
Triebfahrzeuge. 696 Seiten, 1608 Fotos, kart., Fadenheftung, 34,60 € [D], zuzügl. Versandkosten 6,80 €.
Standardausgabe 2012, Band 2
Wagen, Zubehör. 824 Seiten, 2286 Fotos, kart., Fadenheftung, 34,60 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 €.
Koll's Kompaktkatalog 2012
Er basiert auf Koll's Preiskatalog, verzichtet jedoch zugunsten eines niedrigen Preises auf Bilder. Taschenformat 10,5 x 14,8 cm, 624 Seiten, kart., 19,90 € [D], zuzüglich Versandkosten 3,60 €.
Koll's Spezialkatalog 2012
Werbemodelle und Sondermodelle 1016 Seit., 4167 Fotos, kart., Fadenheftung, 42,70 € [D], zuzüglich Versandkosten 6,80 €.
Versandkosten für das Ausland auf Anfrage.

Alle aktuellen Ausgaben gibt es im Handel oder direkt vom Verlag Joachim Koll, Brandenburger Str. 36, D-61348 Bad Homburg (zuzüglich Versandkosten). Fordern Sie das kostenlose Verlagsprogramm 2012 an! Tel. 06172 302456
Internet: www.koll-verlag.de

KOLL'S PREISKATALOG
First Class Ticket
für Eisenbahnsammler



Der Borgward-Triebwagen gefällt durch die filigrane Ausführung und die sauberen Gravuren.

AUF EINEN BLICK

PRO *Exotisches Vorbild; Gesamteindruck; feine Ausführung mit Griffstangen aus Metall*

KONTRA *Normalspur; keine Beleuchtung; Inneneinrichtung*

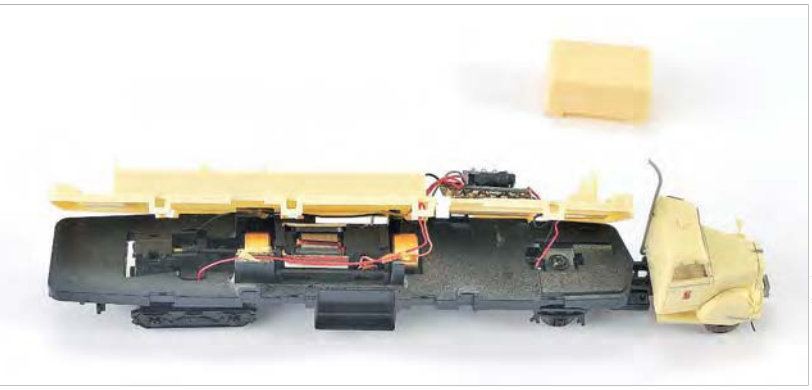
PREIS *159 Euro (UVP)*

URTEILE ☒☒☒

Der Sylter Borgward-Schmalspur-Leichttriebwagen erscheint von Brekina in H0-Normalspur.

Sylter Unikat

Überraschend lieferte Brekina noch kurz vor der Spielwarenmesse im Februar den Borgward-Triebwagen der Sylter Inselbahn aus. Obwohl die Sylter Inselbahn mit 1000-mm-Spurweite betrieben wurde, entschied sich Brekina, das Modell des legendären Schlepptriebwagens im Normalspur-Maßstab aufzulegen. Sicherlich waren wirtschaftliche Gründe dafür ausschlaggebend, denn die Absatzzahlen eines H0m-Modells wären vermutlich nicht kostendeckend gewesen. Der Borgward auf Schienen wird, zumindest vorerst, ausschließlich in analoger Gleichstrom-Ausführung erhältlich sein. Das Modell verfügt serienmäßig über keine Beleuchtung, weder des Drei-Licht-Spitzensignals noch des Innenraums. Als Vorbild wurde der Leichttriebwagen (LT) 4 gewählt, der als Torso nach begonnener Aufarbeitung im Straßenbahnmuseum Hannover in Sehnde-Wehmingen trocken und unzugänglich hinterstellt ist. (siehe Seite 26-27). Im Philatelieshop der Deutschen Post ist inzwischen der LT 3 in Braun/Creme erhältlich, während Brekina den LT 4 in Rot/Beige mit und ohne Nivea-Werbung direkt vertreibt.



Im Gegensatz zum Vorbild ist beim Modell-Borgward das hintere Drehgestell angetrieben.

Fotos: Rainer Albrecht



Für die fünf Borgward-Triebwagen wurden beim Vorbild vorhandene Drehgestelle unterschiedlicher Bauart verwendet.

Der LT 4 ist wieder ein typisches Kleinbahnmodell, von dem es keine weiteren exakt baugleichen Fahrzeuge gab. Der Schwestertriebwagen LT 1 ist zwar im Prinzip ähnlich, hatte jedoch zwei Zierleisten am Auflieger. Der LT 2 hatte schon recht früh in der Dachrundung zusätzliche Lüftungsöffnungen. Der LT 5 hatte einen höheren Auflieger mit ähnlichen Lüfteröffnungen wie der LT 2. Insofern ist man mit den Varianten etwas eingeschränkt. Die Fahreigenschaften des Triebwagens sind sehr gut. Wie im Vorbild handelt es sich bei dem Modell aber um einen Ein-Richtungs-Triebwagen. Wer also auf seiner Anlage nicht ausschließlich im Kreis fährt, ist zwingend auf eine Drehscheibe angewiesen, die es neu nach Sylter Vorbild von Stadt-im-Modell (www.stadt-immodell.de) gibt. *K. Fleischer*



Das KEG-Farbschema war furchtbar, aber eine wahre Schönheit können auch Bonbon-Farben nicht entstellen.

Zum Fahren kam sie nicht mehr, die KEG-7001. Immerhin gibt es nun ein H0-Modell der E-Lokomotive.

Schwedenhappen



Fotos: Rainer Albrecht

Einige der freistehenden Details könnten etwas feiner sein und weniger Plastikglanz zeigen.

In den frühen 1960er-Jahren bewarben sich vier Anbieter bei der rumänischen Staatsbahn CFR um den Bau eines neuen E-Loktyps. Sieger des Wettbewerbs war der schwedische Asea-Konzern mit seinem Modell der 060-EA. Die ersten Maschinen wurden noch in Schweden gebaut, der allergrößte Teil der über 900 gebauten Loks wurde bei Electroputere in Rumänien montiert.

Der rumänische Modellbahnvertrieb Aminitiri Ferroviare (www.amintiriferoviare.com) hat zusammen mit dem bekannten Hersteller A.C.M.E. ein H0-Modell dieser Baureihe entwickelt, von der es eine Maschine bis nach Deutschland schaffte, die aber leider nie zum Einsatz kam. Kurz vor der Einsatzbereitschaft der Lok, die unter anderem von 25 kV/50 Hz- auf 15 kV/ 16,7 Hz-Wechselstrombetrieb umgebaut wurde, ging die damalige Karsdorfer Eisenbahngesellschaft (KEG) pleite.

Das A.C.M.E.-Modell macht einen hervorragenden Eindruck. Die Stirnfront, die unschwer die schwedische Herkunft und die Verwandtschaft zu den Loks der Reihen Rb und Rc erkennen lässt, haben die Entwickler gut getroffen. Viele angesetzte Details wie Handläufe, Rückspiegel und Scheibenwischer werten das Modell auf. Bei zwölf Volt kreist das 549 Gramm schwere Modell, das über eine achtpolige Schnittstelle verfügt, mit 154 km/h auf der Testanlage. Aus dieser Geschwindigkeit besitzt es einen Auslauf von 20 Zentimetern. Einen rot-weißen Lichtwechsel besitzt die KEG-7001 ebenfalls und dank ihres respektablen Gewichts und der beiden Haftreifen kann sie Kesselwagenganzzüge, für die sie bei der KEG vorgesehen war, problemlos ziehen.

Nicht nur Freunde von Exoten werden mit diesem Modell glücklich. *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Interessantes Vorbild; sehr gute Gravuren; freistehende Details; geätzte Teile; gute Fahreigenschaften; makellose Lackierung und Bedruckung*

KONTRA *Dachisolatoren mit zu viel Kunststoffanmutung*

PREIS *Etwa 200 Euro*

URTEILE



Die geätzten Gitter auf dem Dach schützten beim Vorbild die Umgebung, falls der Hauptschalter explodiert, was häufiger vorgekommen sein muss.

BLITZ-LICHT

▶ Knödelpresse in N-Kleinserie

Eichhorn Modellbau hat nach langer Vorbereitungszeit die Auslieferung des Kleinserienmodells der DR-Baureihe 230 im Maßstab 1:160 begonnen. Ein ordentlich graviertes Lokgehäuse wird durch eine große Zahl angesetzter und feinster Details aus Messingätzteilen ergänzt. Die filigranen Stromabnehmer sind, wie die gesamte Dachausrüstung, eine Augenweide. Das Modell wird auf dem Fahrgestell der Roco-Baureihe 143 ausgeliefert. Die LED-Beleuchtung bietet Rot-Weiß-Lichtwechsel. *A. Bauer-Portner*



Foto: Bauer-Portner

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche, feinste Details; ausgewogene Fahreigenschaften durch verwendetes Großserien-Fahrwerk*

KONTRA *Kleine Maß-Kompromisse im Bereich der Drehgestellblenden (Achsstand)*

PREIS *600 Euro*

URTEILE



Beileibe nicht nur vor Güterzügen einsetzbar ist das Epoche-IV-Modell der Baureihe 180, der so genannten Knödelpresse.

Eine der beliebtesten aktuellen E-Loks setzte Kühn im Maßstab 1:120 um. Die TT-Bahner werden mit dem Modell zufrieden sein.

Kühns Knödelpresse



Der sehr schöne Eindruck der Lokfront wird durch die etwas glubschäugigen unteren Doppelleuchten ein wenig getrübt.

Eine der Starloks aus dem Jahr 2011 hat Kühn zum Vorbild des neuen TT-Modells der Knödelpresse ausgewählt. Im Juni 2011 wurde die 180 020 als erste ihrer Baureihe mit einer Lackversiegelung versehen. Diese hinterließ, sehr zur Freude der Fans, fast den Eindruck einer Neulackierung, wohlgemerkt in Bordeauxrot. Die heutige 180 020 (ursprüngliche DR-Baureihe 230) ist die letztgebaute Lok einer Serie von Zweisystemlokomotiven, welche die Reichsbahn 1988 (Probelok) und 1991 (19 Serienloks) beschaffte. 15 gleichartige Loks bestellte auch die ČSD als Baureihen 371 und 372. Die Stammstrecke der Loks für den grenzüberschreitenden Verkehr mit 15 kV Wechselstrom und 3 kV Gleichstrom ist die Linie Dresden – Děčin durch das Elbtal, aber auch nach Polen (Rzepin) erfolgten Einsätze. Die deutschen Loks gehören heute vollständig zu DB Schenker Rail. Einsätze vor hochrangigen internationalen Reisezügen sind demnach bereits Vergangenheit. Die Ablösung der 180 durch die Baureihe 189 konnte wegen technischer Probleme beim Einsatz dieser Loks in Tschechien noch immer nicht vollständig erfolgen.

Technische Probleme im Modelleinsatz der Knödelpresse konnten nicht festgestellt werden. Die Lok läuft sanft an und erreicht angenehm leise eine moderate Höchstgeschwindigkeit. Die Schwungmasse verhilft zu ausgeglichenen Fahreigenschaften. Der Rot-Weiß-Lichtwechsel über LED wirkt für das Schlusslicht vorbildentsprechend auf die äußeren Leuchten, während für das Spitzenlicht die inneren Leuchten genutzt werden. Bezüglich der Beleuchtung sind zwei der wenigen Kritikpunkte anzumerken: Zum einen stehen die Kunststoffeinsätze der Doppelleuchten etwas störend aus dem Gehäuse hervor, zum anderen wirkt der obere Doppelscheinwerfer nur bei eingeschalteter Beleuchtung richtig authentisch. Die Dachausrüstung des Modells ist vollständig und detailliert ausgefallen, allerdings wirkt die Nachbildung der Einholmstromabnehmer tschechischer Bauart etwas robust. Deren Stützisolatoren sind teilweise etwas schief montiert. Die sehr schöne Detaillierung des Lokkastens und des Fahrwerks mit filigranen Drehgestellen kann durch die beiliegenden Zurüstteile noch vervollständigt werden. Löblich ist die Tatsache, dass auch Ersatzteile wie Motorkohlen und Haftreifen beiliegen. Weitere Varianten der Baureihe sind von Kühn bereits lieferbar (Baureihe 180 der DB Cargo in verkehrsroter Ausführung der Epoche V) oder wurden als Neuheit angekündigt (Baureihe 372 der ČD, rot/gelb, Epoche V).

Andreas Bauer-Portner

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliches und sehr gut detailliertes Modell mit ausgeglichenen Fahreigenschaften; gute LED-Beleuchtung; günstiger Preis*

KONTRA *Kleine Mängel bei den Leuchten*

PREIS *119,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Am Lokkasten fallen die feinen Gravuren der Lüfter angenehm ins Auge, Gleiches gilt für Speichenradsätze, Drehgestelle und die Beschriftung.



Mit dem neuen Steuerwagen von Fleischmann lassen sich dampfbespannte Wendezüge verwirklichen.

Von Fleischmann kommt im Maßstab 1:87 nun eine Donnerbüchse mit Steuerabteil.

Wagen voraus!

Schon Mitte der 50er-Jahre waren bei der noch jungen Bundesbahn Steuerwagen auf Basis von Donnerbüchsen im Einsatz. Während der Heizer auf der Lok verblieb, saß der Lokführer im Steuerwagen. Von dort aus konnte er eigenständig bremsen, jedoch nicht beschleunigen. Hierzu bekam der Heizer auf der Lok Anweisungen von der Spitze des Zuges.

Lange wurde von vielen Modellbahnern ein Großserienmodell eines solchen Steuerwagens gewünscht, nachdem es schon seit Jahren von mehreren Kleinserienherstellern Umbausätze für Großserienwaggons gibt. Daher war die Entäuschung groß, als sich herausstellte, dass die ersten von Fleischmann ausgelieferten Fahrzeuge falsch bedruckt waren. Der Gepäckraum gehört auf die Seite mit dem Steuerabteil, während der normale Sitzbereich ans andere Ende gehört. Fleischmann hat inzwischen reagiert und eine Rückrufaktion gestartet, die allerdings auf der Fleischmann-Homepage nicht bekannt gegeben wird.

Das uns vorliegende Modell mit der Artikelnummer 507801 ist richtig bedruckt und sehr sauber ausgeführt. Schön ist die digital schaltbare Beleuchtung. Leider wurde als Basis ein älteres Fleischmann-Modell verwendet, das negativ durch die angespritzten Griffstangen und die hell glänzenden Messingfensterrahmen auffällt. Weniger schön sind auch die silbern glänzenden Räder und Achsen. Brüniert oder lackiert würden sie das neue Modell sehr aufwerten, das so doch ein wenig an die Modellbahn der 80er-Jahre erinnert. *K. Fleischer*

AUF EINEN BLICK

PRO *Nun seitenrichtig bedruckt; saubere Lackierung; guter Gesamteindruck; Beleuchtung digital schaltbar*

KONTRA *Preis; angespritzte Griffstangen; silberne Räder*

PREIS *69,90 Euro (UVP)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Silbern glänzend oder realistisch gealtert, manche N-Bahner werden sich wohl für beide Modelle entscheiden.

Modellbahn Union bietet feine Kesselwagen-Modelle nach interessantem Vorbild für die Spur N an.

Die mit dem Knick

Zur modernen Güterbahn gehören seit längerer Zeit unterschiedliche Typen von Knick-Kesselwagen. Durch die geneigten Kesselböden wird die Entladung beispielsweise von Kaolin erleichtert. Für den Verkehr von und nach Großbritannien wurden Wagen nach engerem Lichtraumprofil beschafft, die als Vorbild für die von Modellbahn Union angebotenen Modelle dienten. Viele Details an den neuen Kesselwagen überzeugen durch feinste Ausführung, so zum Beispiel die Haltegriffe und Bühnengeländer oder die Brems- und Entladevorrichtungen unter dem Rahmen. Auch die Farbgebung und Bedruckung der bei der SNCF eingestellten Wagen ist sehr gut gelungen, dies gilt auch für die realistisch gealterte Version. Schön sind auch die in unterschiedlichen Farben gehaltenen feinen Rangierösen und Handräder. Die von Dapol hergestellten Wagen sind in den Hauptmaßen (Länge, Kesseldurchmesser) im Maßstab 1:148 umgesetzt. Durch Verwendung neuer Drehgestelle (leider ohne Bremsklötze) konnte die Wagenhöhe aber so reduziert werden, dass die Pufferhöhe zu maßstäblichen Modellen anderer N-Hersteller passt. Im Verband mit deren Kesselwagenmodellen ragen daher die neuen MU-Wagen nicht störend heraus. Die beim Vorbild auffallende geringere Größe der Wagen ist den Modellen jedoch nicht gemein.

Weitere Varianten des Modells sind bereits angekündigt. *Andreas Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr gut detaillierte Modelle nach interessantem Vorbild; sehr gute Bedruckung und Farbgebung*

KONTRA *Maßstäblichkeit für 1:160 nicht gegeben*

PREIS *29,90 Euro / 31,90 Euro gealtert (UVP)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Auch elf Jahre nach der ersten Vorstellung macht die Roco-35.10 eine sehr gute Figur.

AUF EINEN BLICK

PRO *Vorbildgerechte Detaillierung; einwandfreie Farbgebung; sehr gute Fahreigenschaften durch Tenderantrieb mit Kardanverbindung zur Lok*

KONTRA *Aufstiegsleitern; Pufferhülsen am Tender*

PREIS *279 Euro (UVP)*

URTEILE

Vielgewünscht und daher neu aufgelegt: Roco bringt neue Varianten der Reichsbahn-Neubaulok der Baureihe 35.10 für H0.

Neue 23



Am ersten Kuppelradsatz sind die wieder NEM-gerechten höheren Spurkränze zu erkennen.

Egal, ob bei der Reichsbahn der DDR oder auf Modellanlagen nach diesem Vorbild, die Neubauloks der Baureihe 23.10, nach der EDV-Umnummerierung als 35.10 laufend, waren und sind hochwillkommene Maschinen.

Daher liegt es nahe, nach den vier bereits produzierten Varianten der H0-Lok von Roco weitere Modelle folgen zu lassen. Grundsätzlich bestand keine Notwendigkeit, an dem gelungenen Modell Entscheidendes zu ändern. Nur in wenigen Punkten sind Änderungen im Vergleich zur Erstauflage feststellbar. In unserem Testbericht im MEB 12/2001 haben wir lobend auf die Kuppelradsätze mit sehr niedrigen Spurkränzen hingewiesen. Beim aktuellen Modell wurden nun wieder NEM-gerechte Spurkranzhöhen verwendet. Je nach Sicht- und Betriebsweise des Modellbahners kann das als Fort- oder Rückschritt gewertet werden.

Neu für die Modell-Baureihe ist der beiliegende Satz aus geätzten Lokschildern. Nach Freilegen der noch schwarz eingefärbten erhabenen Beschriftung können diese superfeinen Schilder mit sehr wenig Klebstoff an der Lok angebracht werden. Die Beschriftung wurde in Details verfeinert, der rote Punkt als Zeichen für die Stahlfeuerbüchse ist allerdings des Guten zu viel.

Weitere Modelländerungen sind die Beleuchtung mit reinweißen LED sowie eine moderne, 16-polige Decoderschnittstelle. Die aktuellen Modelle sind erstmals auch in Sound-Versionen für Gleich- und Wechselstromfahrer lieferbar.

Einige kleine Details sind jedoch auch weiterhin verbesserungswürdig: Am Tender stecken die Puffer in schwarzen statt roten Hülsen, ein Mangel, der mit etwas Farbe leicht behoben werden kann. Die etwas plumpen Aufstiegsleitern könnten gegen feinere Bauteile einschlägiger Zubehöranbieter ausgetauscht werden.

Andreas Bauer-Portner



Gerade der Kessel und das Fahrwerk können immer wieder begeistern.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich einen kurzen Film vom fahrenden Modell an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR

BLITZ-LICHT

▶Remms in Spur N



Es gibt immer noch schöne Lücken im Güterwagenangebot, die durch neue Modelle gefüllt werden können. Wenn die Modelle dann so stimmig und detailliert umgesetzt sind, wie die neuen kurzen Flach- beziehungsweise Rungenwagen von Hobbytrain, ist Freude angebracht. Die Bedruckung und Detaillierung fällt bei den derzeit verfügbaren Versionen der SNCF (Bild) und SNCB (türkis) vorbildgerecht unterschiedlich aus. Dies lässt darauf hoffen, dass die angekündigten DB-Versionen in allen Belangen überzeugen. *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung und Bedruckung; gute Drehgestelle*

KONTRA *Rungen in Verpackung bruchgefährdet*

PREIS *49,90 Euro (2er-Set)*

URTEILE



Fotos: Rainer Albrecht

Der breite, hervorstehende Kühler gibt dem DAF ein markantes Gesicht.

Das Modell DO 2000 des niederländischen Herstellers DAF liefert Brekina in H0.

Breitmaulfrosch

Van **D**oorne's **A**utomobiel **F**abriek steckt hinter dem Kürzel **DAF**. Aus der Heimat von Frau Antje kommen eben nicht nur Tulpen und Wohnwagenfahrer, sondern auch Lkw und das mit gehöriger Tradition, wie etwa die Modellreihe DO 2000, die nun von Brekina erhältlich ist. Den Charakterkopf, der so von 1957 bis 1959 und modifiziert bis Ende der 1960er-Jahre gebaut wurde, setzte Brekina hervorragend um: Das Gehäuse und das Fahrwerk zeigen feinste Gravuren und viele Details. Die markante Kühlerausbeulung wurde gut getroffen. Glasklare, perfekt eingesetzte Scheiben geben einen Blick auf die Inneneinrichtung frei. Die Bedruckung ist makellos.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Hochinteressantes Vorbild; sehr gute Detaillierung; eingerichtete Führerkabine*

KONTRA *Etwas zu starker Kunststoffglanz*

PREIS *21,90 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr detailliert; viele freistehende Teile; hervorragende Lackierung und Bedruckung; Kippfunktion*

KONTRA *Hoher Preis*

PREIS *26,99 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Auffällig ist der lange Radstand des Kippers.

Einen Mack-B-Kipper der Union Pacific findet man bei Athearn im H0-Sortiment.

Mächtiger Kipper

Die B-Modelle des US-Lkw-Herstellers Mack dürften zu den bekanntesten Lastern aus nordamerikanischer Produktion zählen. Gebaut wurde dieser Typ zwischen 1953 und 1966.

Das Athearn-Modell eines Kipplasters der Union Pacific im Maßstab 1:87 überzeugt mit einem sehr hohen Detaillierungsgrad und sehr vielen angesetzten Teilen wie Rückspiegel, Auspuff, Scheibenwischer und Horn. Ebenso überzeugend ist die Nachbildung des Chassis, der Kipphydraulik und der Felgen. Auf allerhöchstem Niveau bewegen sich die Lackierungs- und Bedruckungsqualität. Lediglich der Preis ist etwas happig.

Stefan Alkofer


Foto: Bauer-Portner

Der Gebäudetrakt aus dem Vierer-Pack vermittelt schon einiges an DDR-Stimmung.

Allgegenwärtig im Osten, auf der Modellbahn aber noch selten anzutreffen: Die Plattenbauten sind als Lasercut-Bausatz erhältlich.

Schön hässlich

Bei der jungen Firma EE-Designz aus Wuppertal sind seit einiger Zeit Lasercut-Bausätze erhältlich, die offensichtlich polarisierend wirken. Das Modell der Plattenbauten, offiziell Wohnbauserie 1970 genannt, ruft Äußerungen von „klasse" bis „fürchterlich" hervor. Letztere Meinung bezieht sich jedoch nicht auf die Modellumsetzung, sondern ausschließlich auf das Vorbild, das offensichtlich authentisch umgesetzt wurde.

Der Bausatz, der in den Baugrößen H0, TT, und N erhältlich ist, besteht aus gelasertem, farblich unbehandelten Architekturkarton. Der Modellaufbau ist vergleichsweise einfach, da nur eine Schicht für die Wände vorgesehen ist. Die Stabilität der Seitenwände und der Fassade ohne Balkone ist daher etwas zu gering. Durch das Einkleben von Verstärkungsleisten aus Holz oder Karton im Gebäudeinneren muss der Bastler selbst für Abhilfe sorgen. Alle Bauteile werden auf Stoß zusammengeklebt, dies geht nicht ganz einfach vonstatten, einige Steckverbindungen würden den Zusammenbau vereinfachen. Die Farbgebung muss individuell durch den Modellbauer erfolgen. Fenstermasken können auf der Internetseite von EE-Designz heruntergeladen werden: www.ee-designz.de *Andreas Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO *Maßstäbliche Modellumsetzung; vergleichweise geringe Anzahl an Bauteilen; individuelle Farbgebung möglich*

KONTRA *Etwas schwieriger Zusammenbau; geringe Stabilität*

PREIS *Viererset: 74,97 Euro (N) bis 104,99 Euro (H0)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒



Nicht nur Teile für eine typische Feststation, sondern auch mehrere freistehende Verteiler liegen dem H0-Bausatz bei.

Es werde Licht: Ein Auhagen-Bausatz bringt Strom in die Modell-Landschaft.

Trafostation

Vor der Montage, die sehr einfach vonstatten geht, sollte man vor allem die Türenteile, ebenso die Verteiler und vielleicht auch die Mauerteile nach dem Rohbau farblich mit Mattfarbe anpassen. Schmutz- und Rostsspuren dezent, sehr verdünnt und öfters aufgetragen (Schulmalkasten) lassen ein Kleinod, das überall in der DDR zu finden war, entstehen. Die beiliegenden Teile für verschiedene Stromverteiler runden das Ensemble ab. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Leicht zu bauen; maßstäblich; Variationsmöglichkeiten*

KONTRA *Farbliche Nachbehandlung empfehlenswert*

PREIS *12,50 Euro (UVP)*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒ ◭

Hornbys H0-Kleinlokschuppen ist schnell platziert, aber nur bedingt gebrauchsfertig.

Torschluss-Gefühle

Nichts gegen die Furcht vor Einbrechern, aber muss man gleich zu so radikalen Maßnahmen greifen? Das Hornby-Fertigmodell des Kleinlokschuppens jedenfalls besitzt ein nicht zu öffnendes Tor. Folglich muss jede Kö oder Köf draußen bleiben. Da der Bau aus Kunststein, einem Steinmehlgemisch mit Kunstharz als Binder, besteht, reicht zum Nachbessern ein Skalpell nicht. Es muss gefräst oder gesägt werden, vom Herstellen der Türangeln mal ganz abgesehen. Schade, denn ansonsten ist allenfalls der leichte Farbglanz zu bemängeln. *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

PRO *Fertigmodell; farblich vorbehandelt; Fensterscheibengittereinsätze; Preis*

KONTRA *Farbglanz; Tor nicht zum Öffnen vorgesehen*

PREIS *Etwa 11,50 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒


Fotos: Rainer Albrecht

Noch kein Durchkommen, daher muss die Kleinlok draußen bleiben.

Roco legt eine neue 1044 in H0 auf. Für ein österreichisches Unternehmen ist ein Top-Modell dieser Baureihe beinahe eine Pflichtaufgabe.

Alpine Athletin



Bis zum Erscheinen des Taurus war die 1044 für rund 20 Jahre Gesicht und Paradepferd der ÖBB. Trotz herkömmlicher Kommutatormotor-Technik kann sie immer noch mit aktuellen Loks mithalten.



Die schöne Front des Vorbilds setzten die Roco-Konstrukteure perfekt in 1:87 um. Auch das dritte rote Schlusslicht gab es beim Vorbild.

Die Ankündigung einer Neukonstruktion einer ÖBB-1044 durch Roco rief bei mir im ersten Moment etwas Verwunderung hervor. War das notwendig?

Rocos angestammte 1044 war schon ein sehr gutes H0-Fahrzeug, das über die ganze Produktionszeit regelmäßige Modellpflege erfuhr. Als die neue Lok eintraf, griff ich mir umgehend das Vorgängermodell, um zu sehen, ob es sich denn wirklich um eine Neukonstruktion handelt, die sich lohnte. Ja, es ist eine Neukonstruktion und die Form ist auch verbessert, aber der Vergleich unterstreicht, wie gut das Gehäuse der bisherigen Lok war. Alles wirkt etwas feiner am neuen Modell, seien es die Griffstangen, die Lampenringe, die Türgriffe, die Spritzwasserdüsen oder die Rückspiegel. Die Aufstiegsleitern zum Führerstand sind nicht mehr an den Drehgestellblenden befestigt, sondern am Lokkasten angebracht. Auch die Lackierung und Bedruckung wirken beim direkten Vergleich ein wenig deckender, ein wenig schärfer. Alles ist eben einen Tick besser. Das Vorläufermodell wird nicht in den Schatten


Auch der Wagenboden wurde vorbildlich nachgebildet mit den markanten Tiefzugstangen, die beim Vorbild der Zugkraftübertragung dienen.

gestellt, aber die Neukonstruktion strahlt doch ein wenig mehr.

Vorbild des vorliegenden Testmodells ist die Lokomotive 1044.007 in der legendären, blutorangenen so genannten Jaffa-Lackierung, die so prägend für die ÖBB-Triebfahrzeuge der 1970er- und 1980er-Jahre war. Bei ihrem Erscheinen war die Baureihe 1044 die stärkste vierachsige Elektrolokomotive mit der herkömmlichen Technik mit Wechselstromkommutatorfahrmotoren und einem Leistungsgewicht von beeindruckenden 61,9 kW/Tonne.

Wie erwähnt kennzeichnet das neue Roco-Modell eine hohe Detailverliebtheit und nicht nur die Detailverliebtheit sticht ins Auge, auch die zierliche Ausführung fällt positiv ins Gewicht. Der Käufer erhält eine vollständig zugerüstete Lok, die perfekt lackiert und gestochen scharf bedruckt wurde. Die beigefarbenen Zierstreifen sind exakt gerade und zeigen auch in den Ecken keine Schwächen. Passend zum angegebenen Untersuchungsdatum (28. August 1992) trägt die Lok noch ihr blutorangenes Kleid, besitzt aber bereits einen umbragrauen Lokrahmen. Die Dachausrüstung ist nicht nur korrekt und vollständig, sie gefällt auch dank ihrer Feinheit und wegen des nur kaum wahrnehmbaren Kunststoffscheins der Isolatoren. Lediglich das quadratische Lüftergitter über dem so genannten Bremsturm im Dachzentrum auf der Seite des Führerstands zwei wirkt eher wie eine Notausstiegklappe. Dafür wirken die Lüftergitterbänder in den Dachkanten beinahe wie feine Ätzteile.

ÖBB-Schönheit erstrahlt in neuem Glanz in 1:87

Die Fahreigenschaften des neuen H0-Modells sind makellos. Testmodell war die digitale Gleichstromvariante mit Sound. In Fahrstufe eins setzte sich die Maschine mit gemütlichen 1,4 km/h in Bewegung. Bei Fahrstufe 28 erreichte sie eine Höchstgeschwindigkeit von 169 km/h und die Vorbildhöchstgeschwindigkeit wurde bei der Fahrstufe 27 erreicht: 160 km/h. Die Soundfunktionen sind in Ordnung, der E-Lok-Freund findet typische Geräusche wie Fahrmotoren, Lüfter, diverse Hörner und so fort. Lediglich bei der Bahnhofsansage wäre die Stimme von Chris Lohner, Gattin des aktuellen österreichischen Bundespräsidenten, wünschenswert gewesen, die seit 30 Jahren die (Bahnhofs-)Stimme der ÖBB ist.

Die Lok verfügt über eine digital schaltbare Beleuchtung, das Schlusssignal wird aus drei roten Lichtern gebildet. Dies ist merkwürdig, da zwar korrekterweise drei rote Schlusslichter vorhanden sind, diese aber beim Vorbild in der Regel nicht genutzt werden. Die Vorschrift in Österreich verlangt lediglich ein rotes Schlusssignal und es wird auch nur mit einer oder zwei eingeschalteten Lampen gefahren. Da 1044.007 nicht wendezugtauglich ist, spielt bei ihr die Schlussbeleuchtung höchstens bei einer Leerfahrt eine Rolle, in anderen Fällen ist die Schlussbeleuchtung digital abschaltbar.

Ob der Kauf der neuen 1044 sich für Besitzer älterer Modelle lohnt, ist nicht eindeutig zu sagen, da das alte Modell schon sehr gelungen war. Wer aber wert auf ein absolut zeitgemäßes Fahrzeug legt, macht mit dem Kauf keinen Fehler. *Stefan Alkofer*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco, Modelleisenbahn GmbH
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 72421
- v_{max} 169 km/h bei FS 28
- v_{max} NEM: 224 km/h
- v_{max} Vorbild: 160 km/h bei FS 27
- v_{min} 1,4 km/h bei FS 1
- **Stromabnahme:** Über vier Achsen
- **Antrieb:** Mittelmotor, Antrieb auf alle Achsen; zwei Haftreifen
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Gewicht:** 431 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 334 Euro (UVP)


Fotos: Rainer Albrecht

Reichlich Elektronik musste im Inneren Platz finden. Der rechts eingebaute Lautsprecher gibt eine ordentliche Lautstärke ab.


Die in der Dachlinie eingelassenen Lüfter sind typisch für die frühen 1044. Beim Roco-Modell wissen sie zu überzeugen.

Der Bundesbahn-Auftritt währte nicht lange, gleichwohl kennt fast jeder Modellbahner den VT 75.9. Märklin wartet mit einer H0-Neukonstruktion auf.

Purpur-Brummer



Die Dachausrüstung mit den charakteristischen Lüftern der ersten Bauserie ist beim Märklin-Modell gut getroffen; auch genieteter Wagenkasten und passgenau eingesetzte Fensterscheiben gefallen.

Die zweiachsigen, dieselmechanischen Leichtbautriebwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft läuteten eine neue Ära auf deutschen Nebenbahnen ein. Die zunächst zehn 1932 bei der Berliner Triebwagenbau AG (TAG) in Auftrag gegebenen Fahrzeuge wurden im Waggonbau Bautzen von Linke-Hofmann-Busch (LHB) gefertigt und ab 1933 an die DRG ausgeliefert, die sie als VT 135 002 bis 135 011 einreihte. Dieser ersten Bauserie gemein war das markante kantige Äußere des Aufbaues mit den seitlichen Einzügen an beiden Triebwagenenden. Dies betraf auch die Beiwagen VB 140.

Die nach dem Krieg in den Westzonen verbliebenen und von der Deutschen Bundesbahn übernommenen Triebwagen waren schon 1947 noch von der Reichsbahn in die Baureihe VT 75.9 umgezeichnet worden. Verschiedene Umbauten und Remotorisierungen änderten nichts daran, dass mit dem Aufkommen der neuen Schienenbusse die Jahre der VT 75.9 gezählt waren. Gegen Ende ihrer Einsatzzeit wurden die Dieseltriebwagen in der Bundesbahndirektion Regensburg zusammengezogen und die letzten 1960 beziehungsweise 1962 in Schwandorf ausgemustert.

Märklin hat sich für seine Neukonstruktion in der Premium-Variante mit Sound den VT 75 902, den ehemaligen VT 135 004, zum Vorbild genommen, der am 13. April 1960 seine Ausmusterung erfuhr. Ein wirklich vorbildgerechter Einsatz der Modellgarnitur aus Motor- und Beiwagen reduziert sich freilich nicht nur allein auf die Bundesbahn-Epoche III, sondern laut Revisionsdaten vielmehr auf ein Zeitfenster von weniger als einem Jahr: Danach erfolgte nämlich die letzte Untersuchung des VT am 18. März 1957 und als Datum für die nächste Revision ist der 18. März 1958 vermerkt, während am Beiwagenmodell als Revisionsdaten der 1. (!) April 1957 (erfolgt) und der 1. April 1958 (nächste) angeschrieben sind.

So anmutig auch der Beiwagen die Garnitur ergänzt, mit dem gewählten Vorbild, dem VB 140 042, beweisen die Göppinger vor allem eins, nämlich Phantasie. Dass der Beiwagen kein fest installiertes Schlusssignal besitzt, ist weniger das Problem. Das gab´s auch beim DRG-Vorbild, wobei dem Modell freilich vorschriftswidrig Tages-Schlussscheibe und Nacht-Schlusslaterne fehlen. Aber, der VB 140 042 taucht weder im offiziellen „Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn" (DV 939) von 1952 noch in den Nachträgen bis



Abgesehen vom immer ein wenig störenden Normschacht bietet der VT eine stimmige Stirn.



Eine vom äußeren Erscheinungsbild her schöne Modellgarnitur, deren Vorbild in der Oberpfalz so nicht einmal ein Jahr gefahren sein könnte.



Wäre da nicht der etwas auffällige Mittelschleifer, der den Blick ablenkt, könnte man sich uneingeschränkt selbst am kurzen Kuppelabstand erfreuen.



Das digitale Innenleben ist nach der Abnahme des durch Schrauben fixierten Gehäuses leicht zugänglich.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 37705
- v_{max} Vorbild: 70/75 km/h bei FS 62
- v_{max} bei FS 128: 85 km/h
- v_{max} NEM: 98/105 km/h
- v_{min} bei FS 1: 3,3 km/h
- **Antrieb:** Auf beide Achsen des Motorwagens via Schnecke und Stirnrad
- **Gehäuse:** Metall und Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Haftreifen:** 1
- **Gewicht:** 269 (VT) + 167 (VB) Gramm
- **Stromabnahme:** Über Mittelschleifer und stromführende Kupplung
- **Beleuchtung:** VT Wechsel Spitzen-/Schlusssignal (nur digital abschaltbar)
- **Preis:** Zirka 350 Euro

1957 auf. Kein Wunder, er wurde bereits 1947 ausgemustert!

Das Modell des VT 75 902 im Vorbildzustand nach der Umzeichnung auf die zweite Wagenklasse sammelt dagegen nicht nur wegen seiner beachtlichen Geräuschfunktionen Pluspunkte. Maßstäblichkeit, Verarbeitung, Tampondruck, feine Nietreihen, Detaillierung, Fahreigenschaften und Auslauf können überzeugen. Lediglich bei der Dachform sind Zweifel angebracht.

Erfreulich ist auch das Minimaltempo des VT bei Rangierfahrten von umgerechnet 3,3 km/h. Ein vorbildgerechtes Umsetzen erschwert freilich die stromführende, kulissengeführte Kupplung. Beim händischen Ab- und hernach am entgegengesetzten Tw-Ende Wiederankuppeln fiel beim Testmuster zudem mangels dort vorhandener Stromabnahme die Innenbeleuchtung des Beiwagens aus.

Alles in allem aber ein nettes Brummergespann, dessen Vorbildtreue allerdings Raum für Fragen lässt. *Karlheinz Haucke*

VT-Pluspunkte: Feine Nietreihen, Tampondruck, Verarbeitung, Detaillierung, Fahreigenschaften, Sound



Fotos: Rainer Albrecht

Die TT-Bahner können eine weitere wichtige DR-Baureihe in ihren Bestand einreihen: Tillig präsentiert die Reko-03.



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 2145
- v_{max} 118 km/h bei 12 V (vorwärts)
- v_{min} 12 km/h bei 4,5 V (vorwärts)
- **Stromabnahme:** Beidseitig über zwei Vorlauf- und zwei Tenderradsätze, einseitig über zwei Tenderradsätze
- **Antrieb:** Motor im Tender, Antrieb auf vier Radsätze, zwei davon mit Haftreifen
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Kunststoff / Metall (Tender)
- **Gewicht:** 147 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger LED-Lichtwechsel, weiß
- **Preis:** 239,90 Euro (UVP)



Am Führerhaus gefallen die typischen Merkmale wie die Stauschuten oder das vergitterte Dachfenster, allerdings fehlen die Nietenreihen.

Amtlich war die Rekonstruktion von Reichsbahn-Dampfloks bereits 1967 abgeschlossen. Doch während bei der Bundesbahn die letzten 03 beim Bw Ulm ausgemustert wurden, versorgte die DR in den 70er-Jahren noch einmal 55 Loks dieser Baureihe mit Reko-Kesseln. Diese stammten fast ausschließlich aus der bereits einige Jahre früher rekonstruierten, aber sehr kurzlebigen Baureihe 22.

Wie beim Vorbild, so wurde auch im Modell ein neuer Kessel mit sonstigen, bereits älteren Bestandteilen der Lok kombiniert. Das Fahrwerk der Reko-03 stammt von dem bekannten 01-Modell von Tillig. Auch der Tender ist keineswegs eine neue Konstruktion. Der Reko-Kessel kann als Neukonstruktion auch in jeder Hinsicht überzeugen. Freistehende Leitungen und Haltestangen gefallen ebenso wie die scharfkantigen Gravuren, die auch feinste Details richtig nachbilden. Auf dem Umlauf und an den Trittstufen sind feine Riffelblechnachbildungen zu erkennen. Die Windleitbleche sind angenehm dünn ausgefallen. Die Bedruckung entsprechend der Epoche III ist mehrfarbig, vollständig und konturenscharf ausgeführt. Allerdings war die frisch rekonstruierte Vorbildlok mit der Epoche-III-Beschriftung nur sehr kurze Zeit im Einsatz. Zumindest DR-offiziell sollte ab dem 1. Juni 1970 schon auf die neuen EDV-Nummern umgestellt sein. Unterhalb des Umlaufs fällt die Modellqualität ein klein wenig ab. Bedingt durch das 01-Fahrwerk sitzt der Nachläufer um 2,5 Millimeter zu weit hinten. Die rote Farbgebung im gesamten Fahrwerksbereich weicht je nach verwendetem Material etwas ab, die Achsnaben und Radflanken blieben unlackiert. Eine Brünierung der Radsätze würde dem Modelleindruck sicher auch förderlich sein. Das federnd gelagerte Vorlaufdrehgestell ist wenig plas-



Der Makel des um 2,5 Millimeter zu weit hinten sitzenden Nachläufers wird auf diesem Bild durch den Luftbehälter gnädig verdeckt. Das von der 01 übernommene Fahrwerk kann dennoch gefallen.

Später Renner



Die Paradelok für Reichsbahn-Schnellzüge aller Arten hinterlässt einen stimmigen Eindruck.

tisch modelliert, die dort angebrachten Stromabnahmefedern fallen ebenfalls etwas störend ins Auge. Die feinen Elektroleitungen unter dem Umlauf sind zweifach unterbrochen. Dies ist dem vollbeweglichen Fahrwerk mit seitenverschiebbaren Kuppelradsätzen geschuldet. Das Fehlen einiger Leitungen, zum Beispiel auf der Lokführerseite unter dem Führerhaus, müsste jedoch nicht sein. Dort besteht dazu konstruktiv keine Notwendigkeit, da der Nachläufer nicht ausschwenkt, sondern drehbar im Rahmen gelagert ist. Der Lok-Tender-Abstand erscheint trotz Kurzkupplungskinematik vergleichsweise groß. Auch in diesem Fall ging wohl die Betriebssicherheit beim Befahren von Minimalradien für die Konstrukteure vor.

Lok-Schönheit mit kleinen Fehlern

Die Fahreigenschaften des Lokmodells sind insgesamt gut. Der Tenderantrieb wirkt auf alle vier Radsätze, davon sind zwei mit Haftreifen versehen. Die Stromabnahmebasis ist für ein solch vielachsiges Modell eher sparsam ausgefallen. Durch den großen Abstand der für die Stromaufnahme wirksamen Radsätze sind jedoch keine Aussetzer im Loklauf feststellbar. Die nicht ganz ruckfreie Mindestgeschwindigkeit liegt vorwärts bei umgerechnet 12 km/h. Rückwärts an den Zug zu fahren, gelingt jedoch besser, hier reichen bereits 3,7 V für umgerechnet 9 km/h. Auch die Höchstgeschwindigkeit fällt je nach Fahrtrichtung unterschiedlich aus: Während rückwärts die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h gerade so erreicht wird, geht es vorwärts, für Reichsbahn-Verhältnisse aber immer noch ausreichend, nur mit 118 km/h voran. Die Loklaternen mit LED-Beleuchtung sind schön ausgefallen, leuchten schon bei niedriger Geschwindigkeit und wirken auch bei höherer Spannung nicht zu hell.

Insgesamt ist das Modell gelungen, sowohl was die Modellumsetzung als auch die Betriebseigenschaften angeht. Die Kompromisse im Hinblick auf die Herstellungskosten und bezüglich der Betriebssicherheit auch auf engen Modellbahnradien sind nachvollziehbar und wohl notwendig.

Andreas Bauer-Portner



Fotos: Rainer Albrecht

Der Kessel zeichnet sich durch freistehende Haltestangen und scharfe Gravuren aus.

»Auf Ihrem Smartphone«
Scannen Sie diesen QR-Code und schauen Sie sich einen kurzen Film vom fahrenden Modell an. Die Übersicht finden Sie auch unter www.vgbahn.de/QR/P8

Dr. Rainer Noch, Chef des bekannten Wangener Modellbahnherstellers Noch, steht dem MODELLEISENBAHNER Rede und Antwort.

Fortschritt mit Tradition

TEIL I

Unter den Modellbahn-Zubehörherstellern zählt Noch zu den Leitwölfen. Das Sortiment des Unternehmens aus Wangen ist umfangreich vom Fertiggelände über Bäume, Figuren, Brücken und Tunnelportale bis zu Lasercut-Gebäuden. Daneben vertreibt Noch Produkte anderer Firmen in Deutschland und Europa wie Kato, Rokuhan und Woodland Scenics. Dr. Rainer Noch steht auf der Brücke eines mittelständischen Unternehmens, das sich seit einigen Jahren in den Untiefen einer kriselnden Branche bewegt und in der dennoch permanent Neuerungen gefordert werden. Bisher gelang es den Wangenern gut, Kurs zu halten, und vergangenes Jahr feierten die Allgäuer das 100-jährige Bestehen ihres Unternehmens.



Foto: Alkofer

Dr. Rainer Noch ist zufrieden mit der Ausstellungsanlage für die Nürnberger Spielwarenmesse 2012.

MEB: Herr Dr. Noch, wie geht es?
Dr. Noch: Uns geht's gut. Wir sind froh, dass irgendwann der Winter doch noch eingesetzt hat. Der Oktober und der November waren einfach zu schön.

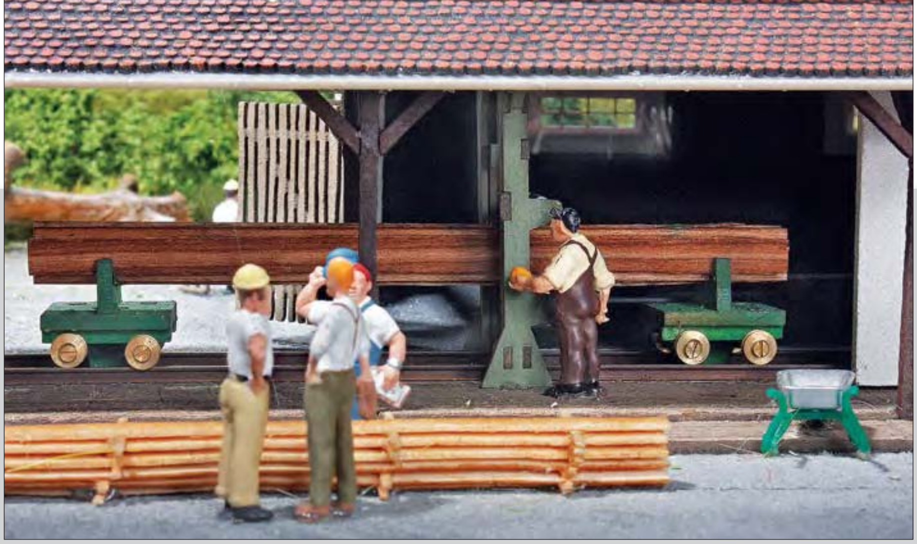
MEB: Das mag man kaum glauben.
Dr. Noch: Sie können mir meine Monatsumsätze der vergangenen Jahre geben, und ich sage ihnen, wie das Wetter war.

MEB: Die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Bestehen sind vorbei. Wie lautet das Fazit des Jubiläumsjahrs?
Dr. Noch: Es war für uns alle ein sehr anstrengendes Jahr, aber es war ein tolles Jahr und wir haben richtig Spaß gehabt. Wir begannen mit der Organisation ja schon anderthalb Jahre zuvor und haben alles bewusst auf dieses eine Wochenende (28./29. Mai 2011) konzentriert. Am Samstag waren die Fachhändler eingeladen und am Sonntag die Endverbraucher. Wir hatten am Samstag etwa 300 geladene Gäste im Haus und am Sonntag kamen um die 6000.

MEB: Wangen war überfüllt.
Dr. Noch: Wir haben alle verfügbaren Parkplätze in Wangen ausgeschildert und hatten ein Bus-Shuttle-System eingerichtet, das die Besucher von den Parkplätzen zum Werksgelände brachte, und haben an den verschiedenen Stationen hier im Haus Warteschlangensysteme eingeführt. Nur ein Beispiel: Wir haben geführte Firmenbesichtigungen veranstaltet, da wir vermeiden wollten, dass die Besucher auf eigene Faust durch die Produktion strömen, denn so wird einfach zu wenig vermittelt. Also bildeten wir Gruppen von 20 bis 25 Gästen, die dann mit einem Führer durch die Produktion gingen. Im Schnitt über den Tag verteilt gab es eine Wartezeit von einer bis anderthalb Stunden für eine Führung!

MEB: Das spricht für das Interesse der Besucher am Unternehmen Noch, das offensichtlich einen sehr guten Ruf genießt.
Dr. Noch: Ja, und das freut uns sehr. Wir organisierten natürlich eine Warteschlangeanimation. Für die Kinder etwa war ein Clown da und wir haben Sonnenschirme aufgestellt, damit die geduldigen Besucher wenigstens Schatten hatten. Natürlich gab es auch Flohmarktartikel und einen Restpostenverkauf. Dafür muss man, falls man dies sonntags machen will, bei der Stadt einen Markt anmelden. Da wir in einer konservativen Region leben, darf der Markt erst nach dem Ende des Gottesdienstes gegen 11 Uhr öffnen. Das Werksgelände öffnete jedoch schon um zehn Uhr. Also warteten viele eine Stunde auf die Öffnung des Marktes und um zehn nach elf mussten wir den Markt wieder vorübergehend wegen Überfüllung schließen. Wir haben uns über den großen Zuspruch wirklich riesig gefreut und es war eine große Bestätigung für unser Tun.

MEB: Die Nürnberger Spielwarenmesse liegt gerade hinter uns. Sehr im Trend bei Zubehörherstellern sind Jahresthemen. Bei Noch lautet das Thema dieses Jahr „Handwerk hat goldenen Boden" und auch andere Hersteller entwickeln viele neue Produkte, die zu einem Jahresthema passen. Muss man den Kunden heutzutage Neuheiten in Form von Themenwelten präsentieren?
Dr. Noch: Es hat zwei Aspekte: Einen rein pragmatischen, da wir ganzjährig Neuheiten entwickeln, aber zur Spielwarenmesse diese Neuheiten so präsentieren müssen, dass es fotogen



Das Lasercut-Sägewerk mit Säge-Action war eine der wichtigsten Noch-Neuheiten in Nürnberg.

im Neuheitenprospekt darstellbar ist und für den Kunden eingängig auf der Messe präsentiert werden kann. Im Normallfall gibt es bei uns ein so genanntes Messediorama, auf dem die wichtigsten Neuheiten verbaut sind. Hätten wir nun in einem Jahr Seeschiffe und ein paar Gipfelkreuze im Neuheitensortiment, hätten wir ein Problem. Das bekommen sie nicht auf ein stimmiges Diorama, und der andere, wichtigere Aspekt ist, dass der Kunde heutzutage an die Hand genommen werden möchte. Unsere Kunden wollen nicht nur Modell-Kühe kaufen, sondern gleich alles dazu wie Zäune, Wasserwagen, Stadel und vielleicht die Wiese auch noch, um eine perfekte Kuhweide darstellen zu können. Solche Problemlösungen werden immer mehr nachgefragt.

MEB: Und das Ganze am besten noch als fertiges Diorama?
Dr. Noch: Aus unserer Sicht nicht. Ich kann das an unseren Fertiggeländen ganz gut ableiten. Im Jahr 1975 machten die Fertiggelände rund 60 bis 70 Prozent unseres Umsatzes aus, heute sind es noch sieben bis acht Prozent.

MEB: Aufgeben wollen sie diese Produktion aber nicht?
Dr. Noch: Nein, es sind relativ stabile Stückzahlen. Die Auswahl ist heutzutage ja auch nicht mehr so groß, aber wir haben die Maschinen und die Werkzeuge und wir bieten in diesem Jahr auch mal wieder ein neues Fertiggelände an. Das Fertiggelände ist einfach ein Produkt, mit dem die Firma Noch bekannt und groß geworden ist. Und es wäre doch schade, wenn es das gar nicht mehr gäbe.

MEB: Aber was für Fertiggelände gilt, muss ja nicht für Gebäude gelten. Sind hier nicht Fertigmodelle im Kommen, etwa der fertige Bauernhof mit Traktor, Kühen und ein bisschen Drumherum?
Dr. Noch: Wir hatten das ja, aber er ist wegen des Preises von knapp 100 Euro vergleichsweise gefloppt. Das war er zwar wert, ein Händler, der den Bauernhof zerlegt und die Bestandteile einzeln verkauft, hätte einen höheren Umsatz erzielen können. Aber der Preis war nicht vermittelbar. Es gibt Preisschwellen, bei denen Kunden doch zweimal nachdenken.

MEB: Das heißt, die meisten Modellbahner wollen noch wirklich selbst Hand anlegen?
Dr. Noch: Aber die Kunden wünschen Problemlösungen und lassen sich auch gerne an der Hand nehmen. Wenn wir bei unseren Fertiggeländen Empfehlungen für Häuser beilegen, dann stellten wir fest, dass 80 Prozent der Käufer genau die Häuser an die Stellen bauen, die wir ihnen vorschlugen. Der Kunde ist dankbar für Empfehlungen, das gibt ihm eine gewisse Sicherheit. Ein anderes Beispiel: Bei der elektrostatischen Begrasung bieten wir ein Paket an, da kann der Kunde seine persönliche Wiese mischen. Das läuft nicht gut, aber die von uns angebotenen fertigen Mischungen, die werden sehr gut angenommen. Aber je erfahrener die Kunden werden, desto mehr emanzipieren sie sich.

MEB: Der Trend zum hochwertigen Landschaftsbau in den vergangenen Jahren spielt Noch doch in die Karten?
Dr. Noch: Das stimmt. Aber Noch war auch immer dafür bekannt, Produkte für Einsteiger anzubieten, wie etwa die Fertiggelände, die Grasmatten oder preisgünstige Bäume. Das sind dafür Artikel, die heute nicht mehr so gefragt sind. Es verschiebt sich innerhalb der Produkte, aber am Ende bleibt der Umsatz stabil, womit wir auch sehr zufrieden sind.

Im zweiten Teil des Interviews berichtet Dr. Rainer Noch von den Herausforderungen der Produktion in Asien und über die Zusammenarbeit in der Modellbahnbranche.



Fotos (2): Tiedtke

Eine der diesjährigen Hauptneuheiten ist eine neue Burg, bei der zwei Noch-Schwerpunkte vereinigt werden: Hartschaum und Lasercut.



Foto: Noch

Der Nachwuchs liegt den Wangenern am Herzen. Für ihn entwickelte Noch vor wenigen Jahren ein spezielles kindgerechtes Fertiggelände.

H0m-Segment-Anlage des MEC Wuppertal

Vom Übungsobjekt für Anfänger mauserte sich eine Schmalspuranlage zum anspruchsvollen Schaustück nach Schweizer Motiven.

Die Verwandlung



Besonders die Gestaltung des Hintergrunds liegt den Wuppertalern am Herzen. So erreichen sie den Eindruck von Tiefe auf ihrer vergleichsweise schmalen Anlage.

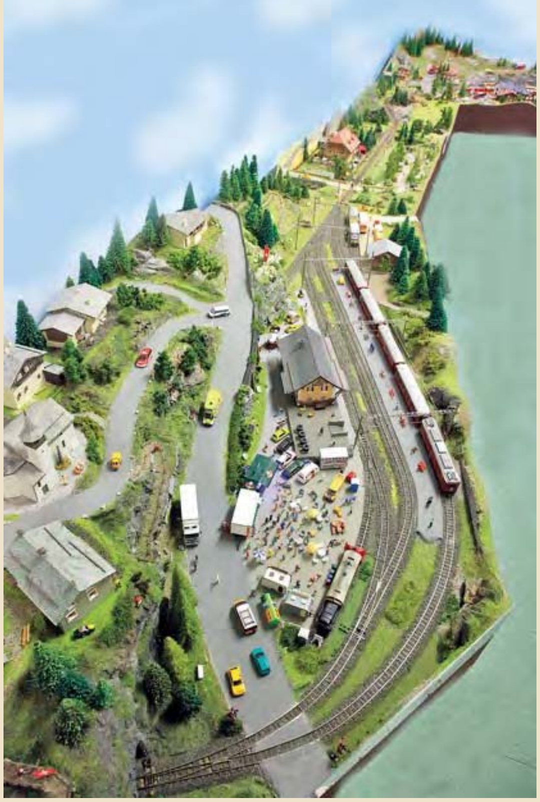


Schmalspurbahnen aus ganz Deutschland zeigt die H0m-Modulanlage des MEC Wuppertal. Erst ein Übungsstück für Anfänger, avancierte sie zum Projekt aller Vereinsmitglieder. Inzwischen haben die Erbauer neue Pläne vor Augen.

Gemischte Gesellschaft

Im Septemberheft 1997 berichtete der MODELLEISENBAHNER schon einmal über die Wuppertaler Anlage, die damals noch ganz anders aussah.

Urlaubserinnerungen werden wach, wenn man die umgebaute H0m-Anlage des MEC Wuppertal e. V. betrachtet. Auf der Anlage wird das kürzlich begangene 100-jährige Bestehen der Berninabahn in Graubünden gefeiert und die Vereinsmitglieder haben das passende Rollmaterial auf die clubeigene Anlage gestellt. Dort ist wie beim Vorbild das Bernina-Krokodil 182 mit den historischen Fahrzeugen des Club 1889 unterwegs. Am Bahnhof Brenzikofen findet ein Bahnhofsfest statt. Die Preiserlein bestaunen die Dampfschneeschleuder Xrot 9213. Die Dorfkapelle bläst einen zünftigen Marsch. An anderen Betriebstagen kann jedoch je nach Thema auch mit den Fahrzeugen der Mitglieder nach dem Vorbild der Bahngesellschaften RhB, BVZ oder FO ein Fahrbetrieb gestaltet werden.



Der Bahnhof Brenzikofen mit dem RhB-Fest bildet einen Anlagenabschluss mit Kehrschleife.



In der Mitte der Wuppertaler H0m-Landschaft liegt der Kurvenbahnhof Moosegg.



Den anderen Abschluss der neu gestalteten Anlage, ebenfalls mit Kehrschleife, bildet das Segment Waldegg.

Wuppertaler Transformationen

Die Anlage präsentiert sich heute als eingleisige Strecke nach RhB-Motiven mit drei Bahnhöfen, in denen jeweils Zugkreuzungen, Rangierarbeiten oder Überholungen stattfinden können. Ursprünglich entstand sie in den 1970er-Jahren und war anfangs nach dem Prinzip „Just for fun – was uns gefällt, das stellen wir drauf" gebaut worden. Damals verkehrten dort Fahrzeuge der Spreewaldbahn gemeinsam mit meterspurigen DB-Loks. Zu den Bemo-Modellen gesellten sich Umbauten und Kehi-Wagen. Diese setzten die Wuppertaler in bunter Abfolge ein, getreu dem allgemein gehaltenen Anlagenthema „Schmalspurbahnen in Deutschland". Die Modellbahn war Mitte der 1970er-Jahre gar ein Übungsstück für Anfänger. In den späten 1990er-Jahren wurde der Umbau nach Schweizer Vorbild begonnen. Der Grund war der Mangel an deutschen, meterspurigen Fahrzeugen und das wachsende Interesse mehrerer Vereinsmitglieder an den Schweizer Schmalspurbahnen. Da diese ebenfalls meterspurig sind, bot sich der Umbau geradezu an, denn das Gleismaterial konnte weiter verwendet werden. Unter der Regie des heutigen Vorsitzenden Andreas Hölschen ist der Um- und Neubau der zehnteiligen Segmentanlage inzwischen weitgehend abgeschlossen.

Die Trassen verteilen sich auf zwei Ebenen, die zum Teil übereinander liegen. Auf der unteren Etage befindet sich der zweigleisige Bahnhof Waldegg. Dort zweigen auch mehrere Abstellgleise ab. An dem äußeren der drei Gleise gibt es noch eine Laderampe samt Güterschuppen. Zusätzlich führt ein Anschlussgleis zu einer Verladestation des Graubündner Mineralwasserherstellers „Rhäzünser". Dieses Anschlussgleis ist als Dreischienengleis ausgelegt, da auch die SBB mit ihren Normalspurwaggons hier laden. Der Übergang zur H0-Strecke dient aber eher zu Demonstrationszwecken als zum richtigen Betrieb, denn das normalspurige Gleis endet in einem Tunnel. Die Schmalspurstrecke indes durchläuft hinter Waldegg einen Bogen und steigt dann zur



Jetzt: Wo heute rote und braune Lokomotiven der Rhätischen Bahn verkehren, fuhren bis Mitte der 1990er-Jahre noch deutsche H0m-Modelle.



Einst: Nicht nur an der Gleislage erkennt man, dass es sich um denselben Anlagenteil handelt. Auch die Schrebergärten haben den Umbau überlebt.



Fahrzeugparade zum Streckenjubiläum, da dürfen das Bernina-Krokodil und die legendäre Schneeschleuder Xrot 9213 nicht fehlen.



Der ABe 4/4 I Nr. 32 erreicht gerade Brenzikofen. Der Triebwagen existiert inzwischen nur mehr als Modell, sein Vorbild wurde 2009 verschrottet.

oberen Etage hin an. Dort liegt die dreigleisige Station Moosegg. Zum Verladen von Gütern besitzt sie ein Stumpfgleis.

Züge, die den Bahnhof Waldegg in entgegengesetzter Richtung verlassen, können in der direkt anschließenden Kehrschleife wenden. Die gesamte untere Etage sowie einen Teil der oberen errichteten die Modellbauer als Plattenkonstruktion. Beide Ebenen sind aus einer 19 Millimeter starken Tischlerplatte gefertigt. Die Strecke ist auf Korkbettung verlegt. Spanten tragen die obere Etage. Mit 420 Zentimetern Länge und bis zu 100 Zentimetern Breite erreicht der Ursprungsteil dieser H0m-Anlage beeindruckende Ausmaße.

Die Station Moosegg auf der oberen Ebene verfügt über den Anschluss für die Anlagenerweiterung. Damit sie die Modellbahn auch außerhalb des Clubheims vorführen können, beschlossen die Wuppertaler, einzelne Segmente als Ergänzung zu fertigen.

Bis heute kamen zur ursprünglichen Anlage sechs Segmente hinzu. Als Verbindungsstück zum Bahnhof Moosegg konstruierten die Vereinsmitglieder das so genannte Brückensegment, es erhielt seinen Namen von dem Viadukt, über den die Bahnlinie auf diesem Teil führt. Weiterhin fertigten sie mehrere Zwischenstücke, darunter ein Ecksegment mit einem Bauernhof und zwei 45-Grad-Segmente. Als Endsegment entstand der dreigleisige Bahnhof Brenzikofen, in dem es auch ein Lade- sowie ein kurzes Abstellgleis gibt. An die Station schließt sich wieder eine Kehrschleife an. Die Breite der Segmente legte man einheitlich auf 60 Zentimeter fest, lediglich das Endstück weicht mit bis zu 100 Zentimetern davon ab. Die Länge variiert zwischen 60 Zentimetern beim Ecksegment und 220 Zentimetern bei der Station Brenzikofen. Sie liegt ebenfalls auf einer 19 Millimeter starken Tischlerplatte. Die anderen Segmente hingegen entstanden als offene Rahmenkonstruktionen. Den Rahmen bilden hochkant stehende Sperrholz- oder Tischlerplatten. Jedes Anlagenteil steht auf vier Stahlbeinen. Sie greifen in spezielle, am Rahmen angeschraubte Stahltaschen.

Die Zwischensegmente sind beinahe beliebig kombinierbar, ein wichtiger Aspekt für Ausstellungen außer Haus. „Wir können", schwärmen die Erbauer, „eine Anlage ganz nach Wunsch aufstellen": L- und u-förmige Versionen verschiedener Größe stehen zur Auswahl. Je nach Zusammensetzung ist die Modellbahn fünf bis 15 Meter lang. Um diese Kombinationsmöglichkeiten zu schaffen, tüftelten die Wuppertaler eine eigene Bauform aus. Dabei. führt das gerade Streckengleis in der Seg-



Die Schweizer Modellbahnlandschaft gestalteten die Mitglieder des MEC Wuppertal mit sehr viel Liebe zum Detail.



Im Bahnhof von Moosegg treffen sich der Bernina-Express und der historische Cabrio-Zug der Rhätischen Bahn mit den beiden gelben Triebwagen ABe 4/4 I 30 und 34.

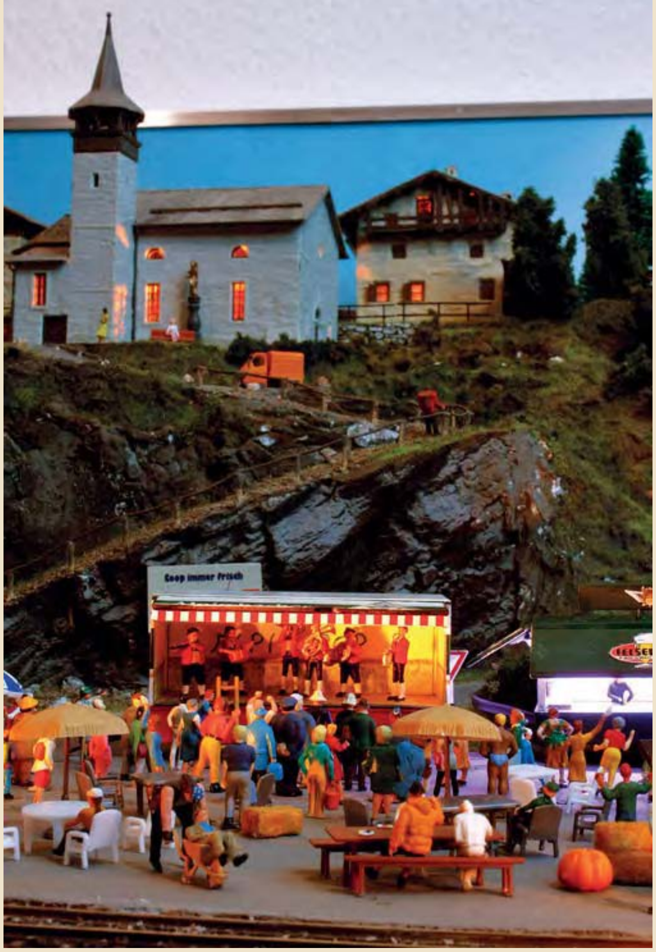
mentmitte von einem Anlagenteil zum nächsten. Eine Ausnahme macht das Brückensegment, bei dem das Gleis zum Bahnhof Moosegg im Bogen abzweigt. Zur Verbindung der Anlagenteile gibt es an den Kopfseiten drei Löcher in einheitlichem Abstand; hier werden M8-Schrauben eingesteckt und von beiden Enden her verschraubt. Zusätzlich haben die Modellbauer für die Segmentenden Passverbindungen angefertigt. Je zwei Messingzapfen greifen in entsprechende Messinghülsen. Dies garantiert den genauen Übergang.

Die Leitungen werden durch kreisförmige Öffnungen in den Rahmenplatten geführt und an den Segmenten mit D-Sub-Steckverbindern angeschlossen. Bei einigen ihrer Richtlinien orientierten sich die Wuppertaler Bastler an Ideen vor Ort: Die Segment- und die Passverbindungen gehen auf das „Wupper-Modul" zurück, eine Vorgabe, die Jürgen Lentzen von IMT (Innovative Modellbau Technik) entwickelt hat.

Aus alt mach (fast) neu

Das Gleismaterial auf der H0m-Anlage stammt von Bemo. Als Weichenantriebe verwendeten die Wuppertaler Relais der Bundespost. Bei den ersten Streckenabschnitten der Schmalspurbahn verlegte man die Schienen noch auf Hartfaserstücken, später griff man auf Korkstreifen zurück. Die Gleise wurden auf die Unterlage genagelt. Mit Jeweha-Steinschotter wurde eingeschottert, mit Rostfarbe wurden Verwitterungen simuliert. An den Segmentübergängen betteten die Vereinsmitglieder die Gleisenden zum Teil auf Pertinax-Platten, auf welche die Schienen gelötet wurden. Teilweise kommen auch Verbindungs-Segmente der IMT Wuppertal zum Einsatz. Die Anlage besitzt insgesamt drei Stromkreise. Der erste umfasst den Bahnhof Waldegg samt unterer Kehrschleife, der zweite die Station Moosegg. Der dritte Stromkreis schließlich versorgt die Segmentstrecke und den Endbahnhof Brenzikofen. Die Bahnhöfe Waldegg und Moosegg werden, dem Konzept der ursprünglichen Anlage entsprechend, von einem Stellpult aus gesteuert.

Bei dieser Eigenkonstruktion stellen einpolige Miniaturkippschalter die Weichen, zweipolige sind für die Fahrtrichtungsumschaltung sowie die abschaltbaren Abschnitte, etwa die Gleise im Bahnhof, zuständig. Das Stellpult brachte man getrennt von der Modellbahn auf einem Gestell mit Rollen unter; die Verbindung erfolgt über eine Leitung und Industriestecker. Die Segmentstrecke wird mit einem eigenen, transportablen Stellpult gesteuert. Für die Stromversorgung dieses Abschnitts besteht eine Ringleitung, die von Segment zu Segment führt. Dem Schweizer Vorbild folgend, fahren die Züge durch eine ländliche Region mit liebevoll arrangierten Szenen. Braune Preiser-Kühe weiden auf einer saftig grünen Wiese. Zwischen den Ortschaften Brenzikofen und Moosegg genießen derweil die Gäste eines Gasthofs ihre Freizeit, die Kinder haben einen Spielplatz, die Bänke stehen am Ufer des Ententeichs. Die Tische sind gedeckt, die Sonnenschirme aufgespannt. Weit weniger gemütlich geht es an der nahegelegenen Gleisbaustelle zu, wo Preiser-Arbeiter angestrengt den Gleisunterbau instandsetzen.



Am Bahnhof Brenzikofen wird das Bernina-Jubiläum mit Blasmusik zünftig bis in den späten Abend gefeiert.



Fotos: Markus Tiedtke

An vielen Stellen der Anlage werden Güter verladen, ein Lademaß darf da nicht fehlen.

Um der eher schmalen Anlage optische Tiefe zu verleihen, wurden an einigen Segmenten Hintergrundkulissen von MZZ befestigt. So scheint eine Straße in den Hintergrund hineinzuführen, bei einem anderen Abschnitt hat man den Eindruck, das Fabrikgebäude ginge in die Kulisse über. Diesen Effekt erzielten die Bastler mit der Halbreliefmethode: Der Hintergrund ist in mehrere, voneinander abgehobene Schichten unterteilt. Ganz vorne steht die Hälfte eines Fabrik-Modells. Das dahinter liegende Mittelschiff des Gebäudes ist in Wirklichkeit eine zurechtgesägte Sperrholzplatte, die mit MZZ-Kulisse und Dachteilen aus der Bastelkiste versehen wurde. Hinter dieser Platte folgt eine weitere Kulisse, die ein' Landschaftsmotiv zeigt.

Die Oberleitung ist aus dem Sommerfeldt-Sortiment. Sie wurde auch an den Übergängen mit realistischen Mastabständen dargestellt, um dem Vorbild möglichst nah zu kommen. Durch den regelmäßigen Auf- und Abbau der Segmente kann kein störungsfreier Oberleitungsbetrieb gewährleistet werden. Daher sind die Stromabnehmer der Loks und Triebwagen so fixiert, dass sie einige Millimeter unterhalb der Oberleitung bleiben.

Neben den Bahnfahrzeugen sind auch auf den Straßen vorbildgerecht Lkw von Schweizer Unternehmen unterwegs. Die Pkw- und Lkw-Modelle tragen Schweizer Kennzeichen der verschiedenen Kantone.

Infos zum Verein und zu den sechs Anlagen des MEC Wuppertal findet man unter www.mec-wuppertal.de. Die nächsten Besichtigungstermine sind an Pfingsten, am 26. und 27. Mai 2012. *Stefan Alkofer*

Modell-Laubbäume im Eigenbau: „Es ist ein zeitaufwendiges Geduldsspiel!“

Die H0-Eisenbahn in einer stimmigen Miniaturlandschaft verkehren zu lassen, ist für Dietmar Scholz eine Grundvoraussetzung ungetrübten Spielgenusses.



Licht- und Schattenspiele

Teil 2

Noch wirkt der Hauptbahnhof ein wenig abgehoben, doch zur erforderlichen Bodenständigkeit wird die Spachtelaktion nicht mehr lange auf sich warten lassen. Die H0-Fußgänger müssen dann freilich weichen.

Die Eisenbahn in der Landschaft: Das ist nicht nur ein motivierendes Thema für bestimmte Vorbild-Fotografen, sondern durchaus auch für Modellbahner und -bahnerinnen, die nicht nur möglichst viele Gleise auf ihrer Anlage unterbringen wollen. Und keine Frage, Dietmar Scholz hat nicht nur den grünen Daumen, vielmehr auch einen Blick für die Topographie.

„Ich wollte nicht nur Schienen, sondern auch möglichst viel Gelände“, bestätigt Dietmar Scholz und fügt hinzu: „Auch das war eine Voraussetzung bei der Anlagenplanung; nur Schienen zu sehen und kaum Landschaft, das hat mir noch nie gefallen!“

Zweifellos, man kann freilich das eine tun, ohne das andere zu lassen. Wenn´s denn glaubwürdig wirkt und das ist offenkundig der Fall, wie mir ein Blick über den siebengleisigen Hauptbahnhof mit Abstellgruppe, Privatanschluss und Bahnbetriebswerk nahelegt. Die Lage des Ensembles am Rande eines Vorgebirges, rechter- und linkerhand in Einschnitte eines hügeligen Vorlands überge-

Drei Ebenen auf einen Blick: Moderner Bahnbetrieb mit dem Quentchen Nostalgie zeigt sich in der Bahnhofsausfahrt auf der elektrifizierten Hauptstrecke.



hend, wirkt schlüssig und beileibe nicht so wie auf manchen tiefgezogenen Fertiganlagen.

Sicher, im Detail sind noch einige Nacharbeiten fällig. So etwa am stattlichen Empfangsgebäude des Durchgangsbahnhofs. Dem Spalt zwischen Sockelmauerwerk und Bürgersteig etwa, der dem Auge weniger auffällt als der Kamera, ist mit ein wenig Spachtelmasse und Farbe noch abzuhelfen. „Eine Modellbahnanlage wird bekanntlich nie ganz fertig", lacht Dietmar Scholz und gibt zu, dass man immer wieder etwas entdeckt, „was ich noch verbessern kann."

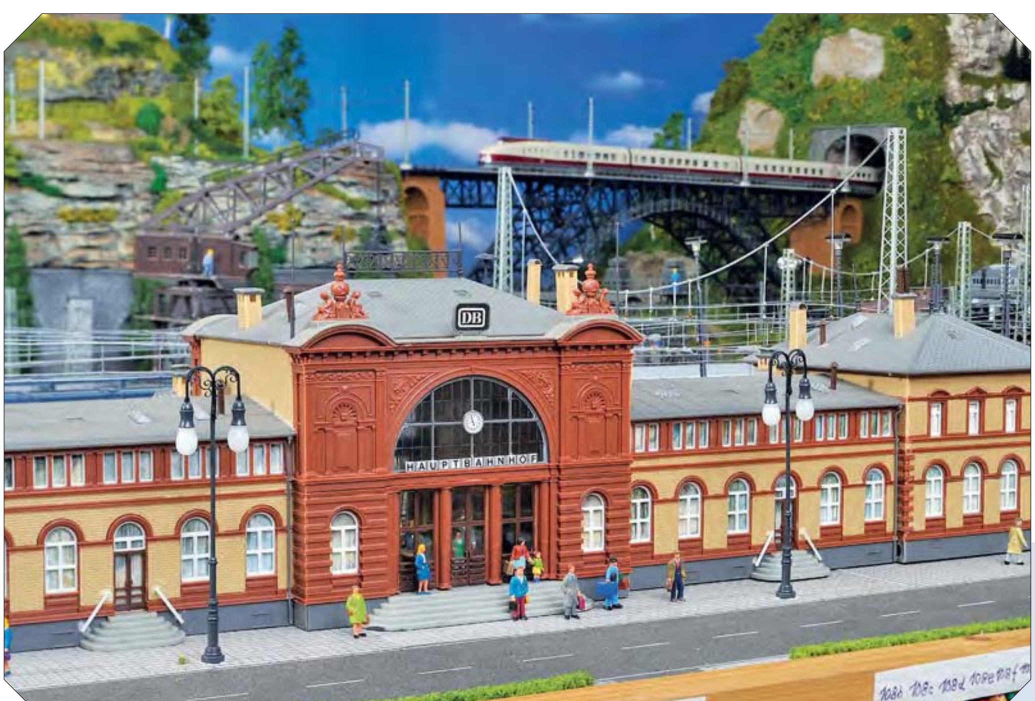
Weil wir gerade beim Spachteln sind, da liegt doch die Frage nahe, nein, nicht die nach der Lieblingsspeise, sondern vielmehr diese: Aus welchen Materialien besteht denn der Landschaftsunterbau oberhalb der Sperrholzplatten?

Landschaftsbau mit Gips, Styropor, aber auch mit Pappmaché

„Ich habe unter anderem mit Gips und Styrodur beziehungsweise Styropor gearbeitet, wobei die Unterkonstruktion zum Beispiel des Berges aus letzterem besteht", schildert Dietmar Scholz seine Vorgehensweise, überrascht dann mit einer Ergänzung, die früher unter gewichtsbewussten Modelllandschaftsbauern gang und gäbe war, heutzutage allerdings zu Unrecht mehr und mehr in Vergessenheit gerät: „Ich habe auch viel mit Pappmaché gearbeitet, habe damit beispielsweise bestimmte Unebenheiten des Geländes ausgefüllt."

Ach ja, Pappmaché, dieser Brei aus zerissenem Papier, Kleister und Kreide oder Ton, ist leicht, gut formbar, nach dem Trocknen recht stabil und wird übrigens so ausgesprochen, wie man nach der Rechtschreibreform auch gewöhnungsbedürftig schreiben darf: Pappmaschee!

Als problematisch erweist sich eigentlich nur, dass das Material, das auch gern zwecks Verstärkung über Fliegendrahtgitter gezogen wird, als Hohlform nicht sonderlich geeignet ist für das Pflanzen von Bäumen und ähnlichen punktuell zu verankernden Ausstattungsstücken. Da hilft dann nur eine unterseitige Verstärkung, was allerdings eine sehr exakt vorausschauende Planung bedeuten würde. Folglich besteht das Bergmassiv mit seinen Schründen und an die Oberfläche tretenden blan-



Blick mit Perspektiven: Über das stattliche Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und Sommerfeldts Quertragwerke hinweg reicht die Aussicht bis zum Bietschtalviadukt.

ken Felsen in unterschiedlichem Verwitterungsstadium nicht oder zumindest nicht nur aus Pappmaché oder?

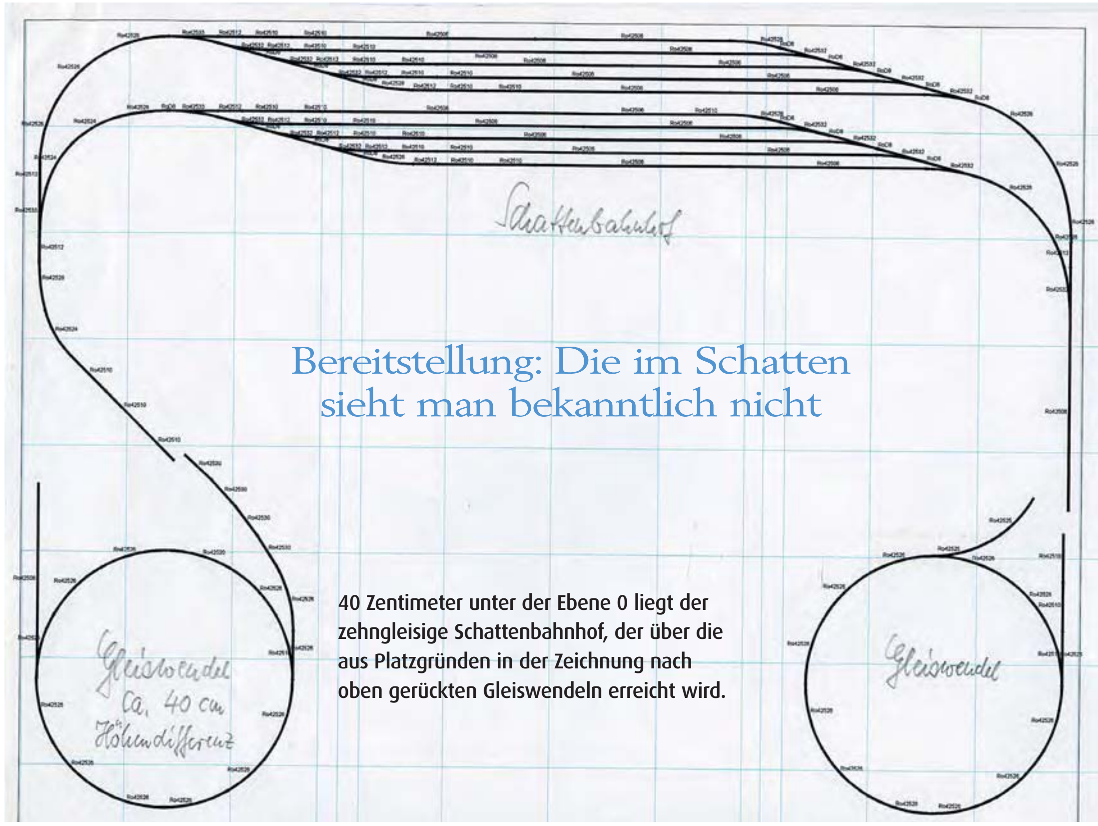
„Der Unterbau des Berges, ich erwähnte es bereits, besteht aus Styropor", erzählt Dietmar Scholz, räuspert sich kurz, um sodann fortzufahren: „Die Felsen selbst, so weit nicht echt, habe ich mit Gips modelliert und zwar in meiner Werkstatt, denn direkt auf der Anlage wäre das recht schwierig gewesen."

Schwierig sicher, aber auch so schwer genug, nicht wahr?

Dietmar Scholz lächelt bestätigend: „So ein großes Felsmassiv in einem Stück auf die Anlage zu schaffen, das sollte man nicht machen, weshalb ich das Ganze in zwei Teile zerlegt habe und diese habe überlappen lassen, so dass man von vorne keine Naht sieht."

So viel zur transport- und sichtbedingten Konstruktion, aber was natürlich nicht minder interessiert, ist die Gestaltung.

Bereitstellung: Die im Schatten sieht man bekanntlich nicht



40 Zentimeter unter der Ebene 0 liegt der zehngleisige Schattenbahnhof, der über die aus Platzgründen in der Zeichnung nach oben gerückten Gleiswendeln erreicht wird.

„Schicht für Schicht, bis der Gips jeweils leicht angehärtet war, habe ich aufgetragen", schildert der 73-jährige Modelllandschaftsbauer und ergänzt: „Dann bin ich mit Stechbeitel, Stemmeisen und mit scharfen Messern zu Werke gegangen, habe anschließend mit Tiefengrund vorgestrichen, dann schwarze Farbe aufgetragen und diese sofort mit einem Schwamm abgewischt, so dass im Wesentlichen die Vertiefungen zur Geltung kommen und damit die plastische Wirkung erhöht wird."

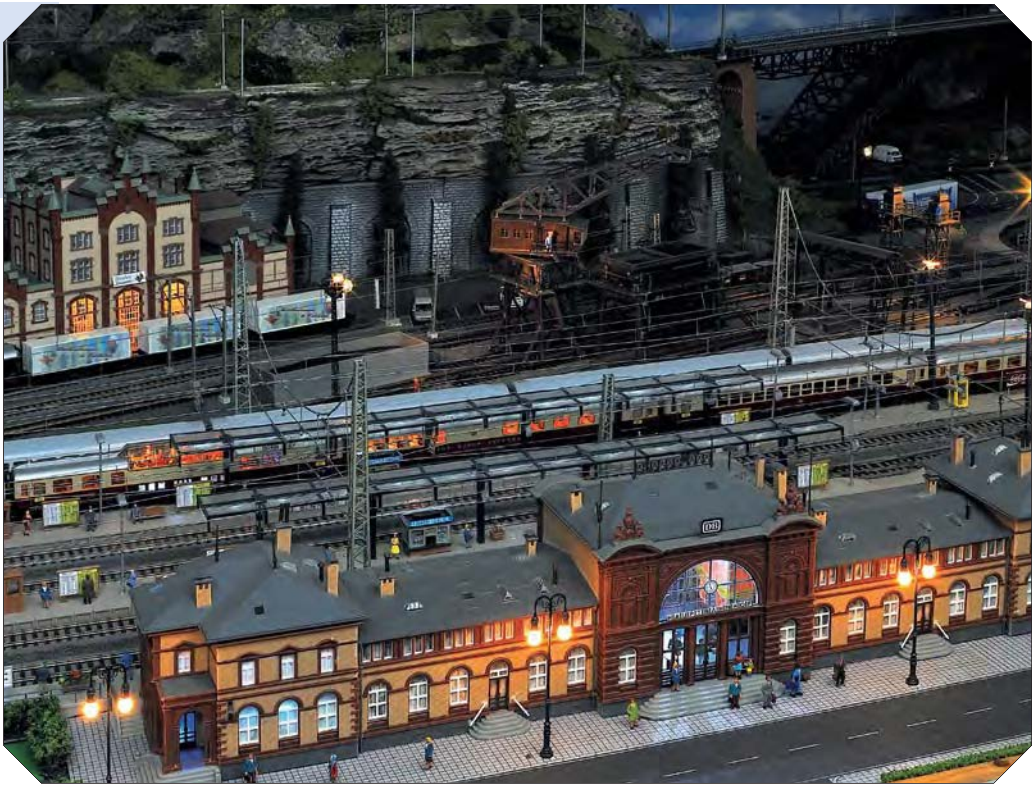
Die klassische Lasier- und Graniertechnik eben. Und die weitere Ausgestaltung, insbesondere die Begrünung?

„Erfolgte fast durchgängig mit Flockmaterial", sagt Dietmar Scholz, wohlwissend, dass diese Aktionen bislang noch spurlos



Kontraste: Für Farbtupfer im Grün sorgen die Modellbahnzüge; die Pfeifenreiniger-Tannen bedürfen noch der Aufforstungsnacharbeit.

Auch ein Spiel mit Licht und Schatten: Wenn es Nacht wird in der Miniaturwelt, dann gehen die Lampen an und man erkennt auch sofort, wo noch gearbeitet wird.



an den Flaschenbürsten-Fichten und -Tannen vorbeigegangen sind. Was, wenn nicht gerade eine stimmungsvolle Nacht auf der Miniaturwelt herrscht, umso eher auffällt, alldieweil die Laubbäume da eine ganz andere Klasse repräsentieren.

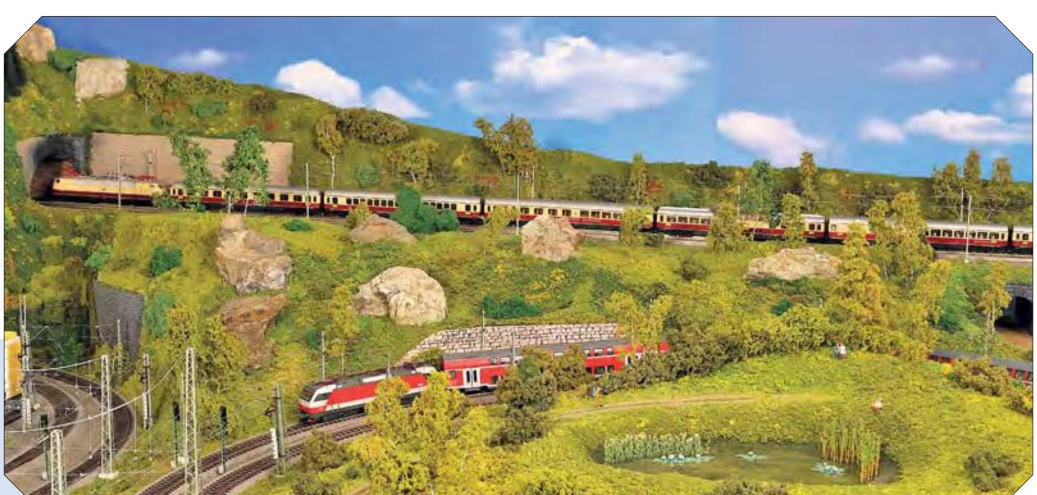
Sämtlich Eigenbaumodelle, belegen diese H0-Laubbäume nicht allein, dass der Diplom-Ingenieur im Ruhestand mit offenen Augen durch die Natur wandert, sondern auch, dass er ein Händchen für die realitätsnahe Umsetzung ins Miniaturformat hat. Ob Wuchs, Krone oder Rinde, die Charakteristiken der unterschiedlichen Baumarten sind trefflich erfasst. Und wer sich ein wenig beim Vorbild auskennt, der erkennt auch auf Anhieb, ob es sich beispielsweise bei einer Scholzkreation um eine Modellbirke oder -eiche handelt.

Die natürliche Wirkung ist nicht verwunderlich, stammen doch die meisten Zutaten ebenfalls aus der Natur: Haselnusstriebe, Weißdornäste, Seemoos.

„Es ist ein zeitaufwendiges Geduldsspiel bis zum Endresultat", räumt Dietmar Scholz ein, nicht ohne einen Hauch Selbstironie ob des eigenen Anspruchsdenkens anklingen zu lassen. „Nehmen wir zum Beispiel diese Birke: In die zirka sechs Millimeter dicke Haselnussrute, einen einjährigen Trieb, habe ich Seemoosäste in entsprechende Bohrungen eingeleimt, zuvor die Spitze abgeflacht, um einen möglichst fließenden Übergang zu erreichen, dann den Rohling mit Leim eingesprüht und in mehreren Durchgängen unter Zuhilfenahme eines Siebes mit Laubflocken bestreut." Scholz hält kurz inne und schildert weiter: „Der



Verdienen nicht nur nach Ansicht des Urhebers Aufmerksamkeit: Die im Eigenbau entstandenen, der Natur abgeschauten Laubbäume gereichen der Anlage zur Zierde.



Bis zum Horizont: Die Eisenbahn in der Landschaft ist hier trefflich ins Modell umgesetzt und lässt die Vorliebe von Dietmar Scholz für kultivierte Begrünung anklingen.

Alles unter Kontrolle: Der 19-jährige Informatikstudent Erik Rehm zeichnet fürs reibungslose Funktionieren der digitalen Anlagensteuerung verantwortlich.



Fixierung mittels Haarlacks als preisgünstigster Variante folgt die Entfernung des überflüssigen, etwa am Stamm haftenden Flockenmaterials mittels einer Reißnadel oder Pinzette. Schließlich wird der Stamm noch weiß gestrichen und mit einem Faserstift punktiert."

Apropos punktiert, auf den Punkt, sprich die Anlagensteuerung, wollten wir ja auch noch kommen. „Nicht zu vergessen dabei die Beleuchtung", wirft Dietmar Scholz ein, „mit LED auf Platinen nebst Vorwiderstand, einzeln schaltbar über einen selbstgebauten Schaltkasten!"

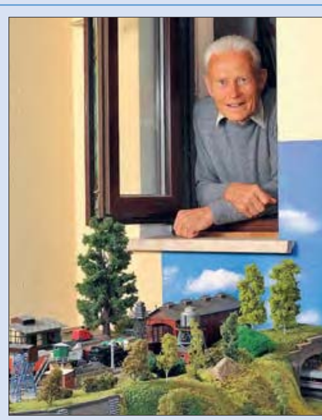
Eine analoge Schaltung, während die Modellbahn selbst computergestützt digital gesteuert wird. „Mit der Software Train-Controller von Jürgen Freiwald, mit der Intellibox von Uhlenbrock als Zentrale und einem Booster für den Schattenbahnhof", erläutert Dietmar Scholz und ergänzt: „Ohne meinen Enkel Erik wäre ich wohl beim Analogbetrieb geblieben!"

Erik Rehm, 19 Jahre alt und Informatikstudent, lacht: „Na ja, ich musste mich auch erst einmal einarbeiten, aber Probleme sind dazu da, gelöst zu werden!" Wohl wahr! *Karlheinz Haucke*



Überwachung mit Hilfe des Computers: Auf dem Bildschirm sind gerade der Schattenbahnhof und dessen Gleisbelegungen zu beobachten.

Auf einen Blick



Name, Vorname: Scholz, Dietmar
Alter: 73
Geburtsort: Mülsen
Familienstand: Verheiratet, 2 Töchter
Erlernter Beruf: Diplom-Ingenieur Elektrotechnik, jetzt im Ruhestand
Hobby: Modellbahner und Modellbauer seit Kindertagen, aber mit Schaffenspausen; von Nenngröße 0 über TT zu H0
Andere Hobbys: Musizieren, Autodidakt mit Klavier, Akkordeon und Gitarre
Sport: Geräteturnen, in jungen Jahren auch wettkampfmäßig; Radfahren („Ich bin bei jedem Wetter täglich elf Kilometer zur und elf Kilometer von der Arbeit in Zwickau gefahren."), auch Tourenfahrten
Lieblingsmusik: Volksmusik, speziell aus dem Erzgebirge
Lieblingsspeisen: Rohkost



Sauber aufgereiht: Für eventuelle Eingriffe liegt das passende Werkzeug bereit, darunter akkurat verkabelt fünf der Achtfach-Weichendecoder.

Fotos: Rainer und Thomas Albrecht

Die Spezialisten



NEU

Hand aufs Herz: Wer träumt nicht von einer riesigen Modellbahnanlage? Doch nur wenige haben auch den entsprechenden Platz, vom Finanzbedarf mal ganz abgesehen. Das neue Spezial der MIBA-Redaktion zeigt daher, dass sich auch auf kleiner Fläche eine Modellbahn realisieren lässt, die betrieblich viel hergibt, wenig kostet und dennoch (oder gerade deshalb) besonders viel Freude macht. Quer durch alle Baugrößen und Themen stellen Planungsspezialisten und Anlagenbau-Praktiker eine Auswahl gelungener Entwürfe und Beispiele vor – von einer Anlage im Format eines Kasperltheaters bis hin zur Fläche eines ehemaligen Kinderzimmers. Der alte Modellbahn-Grundsatz „weniger ist mehr" wird durch dieses Spezial wieder einmal untermauert.

MIBA-Spezial 91: Modellbahn-Kleinstanlagen
104 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 240 Abbildungen
Best.-Nr. 12089012 · € 10,–

Noch lieferbar:

je Ausgabe € 10,–



MIBA-Spezial 80/09
Kammer-Spiele
Best.-Nr. 120 88009



MIBA-Spezial 81/09
Bahn auf dem Lande
Best.-Nr. 120 88109



MIBA-Spezial 82/09
Plan die Bahn
Best.-Nr. 120 88209



MIBA-Spezial 83/10
Der Computer als Werkzeug
Best.-Nr. 120 88310 inkl. DVD



MIBA-Spezial 84/10
Bahnhofsbasteleien
Best.-Nr. 120 88410



MIBA-Spezial 85/10
Felder, Wiesen und Auen
Best.-Nr. 120 88510



MIBA-Spezial 86/10
Eine Bühne für die Bahn
Best.-Nr. 120 88610



MIBA-Spezial 87/11
Straße und Schiene
Best.-Nr. 120 88711



MIBA-Spezial 88/11
Vom Vorbild zum Modell
Best.-Nr. 120 88811



MIBA-Spezial 89/11
Fahren nach Fantasie + Vorbild
Best.-Nr. 120 88911



MIBA-Spezial 90/11
Modellbahn nach US-Vorbild
Best.-Nr. 120 89011

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

www.miba.de

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.

Bis So 18.11.
- Eisenbahnmuseum Bochum Di - Fr, So + Feiertage 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

Bis So 01.04.
- Ausstellung in 70173 Stuttgart „Der Bauzaun und S21" im Haus der Geschichte Baden-Wüttemberg, Konrad-Adenauer-Str. 16, Tel. (0711) 2123989, www.hdgbw.de.

Sa 17.03.
- Schlemmerexpress Bösingfeld – Dörentrup, Landeseisenbahn Lippe e.V., Am Bahnhof 1, 32677 Barntrup, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
- Rundfahrt durch Berlin mit 528177 und dem Berliner Traditionszug, Tel. (030) 297 62726, www.berlin-macht-dampf.com.
- Dampfsonderzug mit 41 096 von Braunschweig nach Warstein mit Brauereibesichtigung, Tel. (05346) 2333, www.dg41096.de.

Sa 17.03. und So 18.03.
- Workshop im Eisenbahnmuseum Bochum, Anmeldung erforderlich, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 18.03.
- Sonderfahrt mit VT95 im Netz der HGK Köln, Tel. (0179) 6707664, www.koeln-bonner-eisenbahnfreunde.de.

Sa 24.03. bis Mo 31.12.
- Foto-Ausstellung „Nacht-Züge" in 38855 Wernigerode, Museum Schiefes Haus, Klintgasse 5, Dienstag - Sonntag jeweils 10 - 17 Uhr.

Fr 30.03. bis So 01.04.
- 4. Dresdner Dampfloktreffen, Tel. (0351) 4818816, www.dresdner-dampfloktreffen.de

Sa 31.03. und So 01.04.
- Fotosonderfahrten ab Wernigerode mit 187 001 (Sa) und Diesellok „Harzkamel" (So). Tel. (03943) 558-158, www.hsb-wr.de.

So 01.04.
- Ausstellung in 48653 Coesfeld-Lette, „Faszination - Kinder und Eisenbahn" im alten Bahnhof Lette, 15 - 18 Uhr, Tel. (02541) 6986, www.bahnhof-lette.de.

Fr 06.04.
- Kleine Osterausfahrt mit 528080 von Löbau nach Ebersberg, Tel. (0172) 6538003, www.osef.de.

Fr 06.04. bis Mo 09.04.
- Saisonstart beim Wernesgrüner Schienen-Express Schönheide-Süd – Hammerbrücke. Tel. (0152) 28639 892, www.schienen-express.de.
- Saisonstart bei der Waldeisenbahn Muskau. Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.
- Osterdampf Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 07.04.
- Sonderfahrt mit 528080 v. Löbau z. Döllnitztalbahn u. Schloss Wermsdorf, Tel. (0172) 6538003, www.osef.de.

So 08.04.
- Nossener-Osterdampf zum Bautzener Eierschieben. IG Dampflok Nossen e.V., Tel. (035242) 70333, www.bwnossen.de.
- Ostereiersuche im Eisenbahnmuseum Bochum, Anmeldung erforderlich, Tel. (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.

So 08.04. bis Mo 09.04.
- Osterfahrten, Landeseisenbahn Lippe e.V., Am Bahnhof 1, 32677 Barntrup, Tel. (01805) 012885, www.landeseisenbahn-lippe.de.
- Dampfzugrundfahrt ab München-Ost mit 70083. Tel. (0177) 5797412, www.localbahnverein.de.

Sa 14.04.
- Sonderfahrt mit 03 1010 von Weimar zum Dampflokwerk Meiningen, Tel. (0177) 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Abschied von der M8 in Mainz. DGEG Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Sonderzug ab Stuttgart zum Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0178) 8148872, www.bsm-bahn.de.

Sa 14.04. und So 15.04.
- Auftaktwochenende „150 Jahre Hohenlohebahn", Dampf- und Triebwagensonderfahrten, Tel. (07131) 6210-0, www.hohenlohebahn.net.

So 15.04.
- Rundfahrt ab Mannheim n. Weinheim m. Großraumwagenzug, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Sa 21.04.
- Dampfzug-Sonderfahrt zur Messe Intermodellbau Dortmund ab Siegen, Kreuztal, Altenhundern, Finnentrop, Werdohl u. Letmathe. Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.
- Geführte Spessartrampen-Wanderung von Laufach nach Heigenbrücken. Treffpunkt 10 Uhr Laufach, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 21.04. und So 22.04.
- Fahrtag beim Wernesgrüner Schienen-Express Schönheide-Süd – Hammerbrücke. Tel. (0152) 286 39 892, www.schienen-express.de.

So 22.04.
- Von Löbau und Dresden mit LVT772 zur Rundfahrt in die Sächsische Schweiz und nach Altenberg. Tel. (0172) 6538003, www.osef.de.
- 3-Löwen-Clubtour ins Freilichtmuseum Neuhausen ob Eck mit öffentl. Verkehrsmitteln ab Ulm, Blaubeuren und Sigmaringen. Info: Tel. (0711) 23991-0, www.3-loewen-takt.de.

Fr 27.04. bis So 06.05.
- Schienenkreuzfahrt „Zauber des Orients". Pionierreise mit dem Trans-Orient-Courier auf einem Teilstück der Bagdadbahn. DNV-Touristik GmbH, Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.

Sa 28.04.
- Schienenbusrundfahrt über die letzten Zechenbahnen ab Dortmund u. Essen. DGEG Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Sonderzug Cottbus – Gruben – Wolsztyn mit 01 509 u. 231019. Tel. (0355) 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Dampf bei der Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt, Tel. (037343) 8080-7, www.pressnitztalbahn.de.

Sa 28.04. bis So 29.04.
- Foto-Güterzüge bei der Waldeisenbahn Muskau. Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.

So 29.04.
- Mit M6S durchs Ruhrgebiet ab Mülheim. DGEG Bahnreisen GmbH, Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Sonderfahrt m. 351097 u. 118770 ab Glauchau über Zwickau, Gera u. Schiefe Ebene nach Neuenmarkt-Wirsberg u. Bayreuth, Tel. (03763) 75463, www.dampflok-glauchau.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, 12 - 17 Uhr, 18./25.03., 1./7./8./15./22./29.04
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.modellbahnshow.de, Merklingen, Do - So 10 - 18 Uhr, Tel. (07337) 923194.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., sonntags 11 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mittwoch, Samstag und Sonntag 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, OT Zeichen, Pirnaer Straße 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr. Tel. (0172) 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de. in 77756 Hausach, gegenüber dem Bf, tägl. außer Mo. von 10 - 18 Uhr.

Sa 17.03. und So 18.03.
- Ausstellung in 67823 Obermoschel von 10 - 18 Uhr in der Modellbauhalle am Marktplatz. Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.
- Ausstellung in 32549 Bad Oeynhausen-Werste, Händelstr. 12a, Sa 12 - 18, So 10 - 18 Uhr, www.modelleisenbahnclub-badoeynhausen-loehne.de.
- Börse in 17291 Prenzlau, Uckerseehalle, Paul-Glöde-Str. 4, jeweils 10 - 18 Uhr, Tel. (0173) 3072932, www.nobis24.de/veranstaltungen.cfm.
- Ausstellung in 31787 Hameln, Hefehof 26, Sa 11 - 18, So 11 - 18 Uhr.

Eisenbahnfreunde Hameln,
Tel. (0160) 99749992,
www.ef-hameln.de.

So 18.03.
- Tauschbörse in 85356 Freising, Mehrzweckhalle Luitpoltanlage von 9.30 - 14.30 Uhr, Tel. (08084) 94185, www.mec-freising.de.
- Tauschbörse in A-9020 Klagenfurt, Heidenhofgasse 4, 9 - 13 Uhr, Tel. (0043) 664 2113605, www.carinzia.net.
- Börse in 51065 Köln-Mülheim, Stadthalle, Jan-Wellem-Str./Wiener Platz, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.
- Tauschbörse in 50939 Köln, Festsaal der HGK in Wesseling, Westring/ Schwarzer Weg, 10 - 17 Uhr, Tel. (0179) 6707664, www.koeln-bonner-eisenbahnfreunde.de.

Mi 21.03.
- Seminar in 73037 Göppingen: Gleisgeometrie für das C- und K-Gleis, 17 - 19 Uhr, Märklin-Erlebniswelt, Reutlinger Str. 2, Tel. (07161) 608-289, www.maerklin.de.

So 25.03.
- Börse in 42551 Velbert, Forum Niederberg, Oststr. 20, von 11 - 16 Uhr, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.

Sa 31.03.
- Tauschbörse in 06618 Naumburg, Alexander-von-Humboldt-Schule, Weißenfelser Str., Naumburger Modellbahn-Club 1963 e.V., Klaus Wunschick, Tel. (03445) 201826, E-Mail: kwunschick@arcor.de.

Sa 31.03. bis So 01.04.
- 4. Internationales Spur-Z-Weekend in 33184 Altenbeken, Samstag 10 - 18 Uhr, Sonntag 10 - 17 Uhr geöffnet. Tel. (089) 20339463, www.z-freunde-international.de.
- Busecker Spur-0-Tage in 35418 Alten-Buseck, Sammler- und Hobbywelt, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 16 Uhr, Tel. (06408) 3918, www.busecker-spur-0-Tage.de.
- Ausstellung u. Börse in 77694 Kehl, Auenheim, Gärtnerstr. 1, Tel. (07851) 72729, Sa 14 - 19, So 10 - 17 Uhr, Deutsch-Französische Modellbahnfreunde e.V., Tel. (07851) 84-3501.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

SWR-Eisenbahn-Romantik: Die nächste Sendung folgt in der Sommerstaffel.

Wiederholungen mit Folgen aus dem Archiv:
NDR: Montags, 13.30 Uhr.
HR: Montags, 14 Uhr, und dienstags, 14 Uhr.
MDR: Freitags, 15.30 Uhr.
RBB: Samstags, 13.50 Uhr.
ARD-Digital EinsPlus: verschiedene Termine, siehe www.einsplus.de.

außerdem: www.youtube.com/user/Eisenbahnromantik

So 01.04.
- Börse in 41061 Mönchengladbach, Kaiser-Friedrich-Halle, Hohenzollernstr. 15, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.
- Ausstellung und Tauschbörse in 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Gemeindesaal St.-Pius-Pfarrgemeinde, Schützenstr. 125, 10 - 17 Uhr. MEF Bad Neuenahr-Ahrweiler e.V., Tel. (02225) 9090911, www.mef-aw.de.
- Saisonstart bei der Parkeisenbahn Plochingen, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.
- H0m-Ausstellung in 72213 Altensteig, Altes Rathaus, 13 - 17 Uhr, www.dasaltensteigerle.de.

Mi 04.04.
- Seminar in 73037 Göppingen: Decoder der neuesten Generation, 17 - 19 Uhr, Reutlinger Str. 2, Tel. (07161) 608-289, www.maerklin.de.

Sa 07.04. bis So 08.04.
- Ausstellung in 90530 Röthenbach-St.Wolfgang, Gemeinde Wendelstein, Bogenstr. 3, jeweils 10 - 18 Uhr, Tel. (09101) 997908.

Sa 07.04. bis Mo 09.04.
- Ausstellung in 86899 Landsberg, Johann-Ferstl-Str. 16, 10 - 17 Uhr, Tel. (0170) 5854171, www.mev-ll.de.

Mo 09.04.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen im Vereinsheim, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de
- Börse in 40721 Hilden, Stadthalle, Fritz.-Gressard-Platz 1, Tel. (02103) 51133, www.adler-maerkte.de.
- Fahrtag bei der Parkeisenbahn Plochingen, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.

Sa 14.04.
- Kleinserienmesse in 01009 Dresden, ENSO-Gebäude, Bayrische Straße, 9 - 16 Uhr, E-Mail: hartmann-original@t-online.de

Sa 14.04. und So 15.04.
- Dampftreffen in 01723 Wilsdruff, jeweils 10 - 17 Uhr, im ehemaligen Bahnhof, Tel. (0351) 6521433.

So 15.04.
- Fahrtag bei der Parkeisenbahn Plochingen, Tel. (07153) 899522, www.dampfbahner.de.

Mi 18.04.
- Seminar in 73037 Göppingen: Die Kehrschleife - Wie funktioniert sie richtig?, 17 - 19 Uhr, Märklin-Erlebniswelt, Reutlinger Str. 2, Tel. (07161) 608-289, www.maerklin.de.

Mi 18.04. bis So 22.04.
- Ausstellung in Prag, National-Landwirtschaftliches-Museum am Letná, Kostelni Straße 44, Prag 7, Tel. (0042) 9722 32299, Mobil: (+420) 602 220 487, E-Mail: stahlavsky@gr.cd.cz.

Sa 21.04.
- Tauschbörse in 06886 Lu-Wittenberg, 10 - 14 Uhr, Jugendzentrum Pferdestall, Neustr. 10, Tel. (034905) 21419, E-Mail: michaopitz@gmx.net.
- Tauschbörse in 72160 Horb (Neck.), 10 - 17 Uhr, Tel. (07195) 952010, www.eisenbahn-erlebniswelt.de.

Sa 21.04. bis So 22.04.
- Eisenbahn- und Modellbahnausstellung in 39287 Oschersleben, Am Bahnhof 22a, OT Kleinoschersleben, Tel. (039408) 5381, www. eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte“** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 24 von Januar 2012. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *Autotransportwagen in H0 und Neues für die Spur Z*



Die 120.1 in Z wird exklusiv für Insider-Clubmitglieder gefertigt und erinnert an das Bahnjubiläum 2010.



Anlässlich „40 Jahre Mini-Club" erscheint ein fünfteiliges Schnellzugwagen-Set für die Spur Z.

Freunde der Epoche III finden ein Autotransportwagen-Set im Neuheiten-Programm. Es enthält vier DB-Flachwagen der Austauschbauart Sm 24 in der Nenngröße H0 mit jeweils sechs verschiedenfarbigen Goggomobil-Modellen von Brekina. Auf den Ladeflächen finden sich Zapfen, auf die sich die Autos aufstecken lassen. Die Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern.

Anlässlich des Jubiläums „40 Jahre Mini-Club" präsentiert Märklin eine Epoche-IV-Wagenpackung in Spur Z mit fünf DB-Wagen, auf deren Zuglaufschildern „Braunschweig – Emden" steht. Das Set besteht aus einem 1.-Klasse-Schnellzugwagen Aüm 203, drei 2.-Klasse-Schnellzugwagen Büm 234 und einem Gepäckwagen Düm 902. Ebenfalls neu im Z-Sortiment: Das Epoche-VI-Modell einer 120.1 der DB AG im silbern-goldenen Jubiläums-Design „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland". Zu den Merkmalen der Lok zählen zwei angetriebene Drehgestelle, ein wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und ein fünfpoliger Motor. Das exklusiv für Mitglieder des Insider-Clubs gefertigte Modell wird zusammen mit einem Zertifikat ausgeliefert. Info: www.maerklin.de.



Vierteiliges Autotransportwagen-Set in H0 mit jeweils sechs Goggomobil-Modellen von Brekina.

TRIX ▸ *Die 042 096 in der Nenngröße H0*



Die 042 096 ist als Epoche-IV-Modell für die Trix-Freunde erhältlich. Die Schlepptender-Dampflok besitzt einen DCC-Decoder. Im Kessel ist ein geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse untergebracht, der auf vier Achsen wirkt. Der Abstand zwischen Lok und Tender lässt sich in mehreren Stufen einstellen. Die Nachrüstung eines im Digital-Betrieb schaltbaren Rauchsatzes ist ab Werk vorbereitet. Ebenfalls digital abrufen lassen sich die zahlreichen Geräuschfunktionen des Modells. Als Spitzenlichter sind warmweiße Leuchtdioden im Einsatz. Kolbenstangen-Schutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Info: www.trix.de.

LENZ ▸ *Güterwagen Bauart Gr20 in Spur 0*

Zu den Neuheiten aus dem Hause Lenz zählt ein Güterwagen der Baurt Gr20 des Gattungsbezirks Kassel mit Bremserbühne. Die beidseitig vorhandenen Schiebetüren sind am Modell beweglich ausgeführt. Das 218 Millimeter lange Spur-0-Fahrzeug gehört zu den weiterentwickelten Wagen, die erstmals über matt vernickelte Radsätze und eine optimierte Kupplung verfügen, bei der zwei kleine Magnete die Mittenstellung unterstützen und somit für eine bessere Kulissenführung sorgen. Info: www.lenz-elektronik.de.



Fotos: Klaus Eckert

MODELLBAU FREY ▸ *VT 137 532 und sächsische IVK für Gartenbahner*

Für die Spur IIm beziehungsweise IIe (Maßstab 1:22,5) entstehen ein VT 137 und eine sächsische IVK mit Schnittstellen für Decoder und Soundmodul in Kleinserie. Auch Modifizierungen sind möglich. Leuchtdioden dienen als Lichtspender. Der Antrieb erfolgt über zwei Glockenankermotoren mit jeweils sechs Watt Leistung. Info: www. eisenbahn-fleischer.de.



Die IVK entsteht aus Vakuum-Kunstharz und Metall. Auf Wunsch ist eine Variante mit geändertem Dach lieferbar.

Fotos: Modellbau Frey



Der VT 137 532 wird mit einer Schraubenkupplung und einem Mittelpuffer ausgeliefert.

SCHUCO ▸ *Mercedes-Benz-Sport-Coupé in 1:87*

In der Edition 1:87 bereichert ein knallrotes SLS AMG-Coupé von Mercedes-Benz die Neuheiten-Palette. Der Aufbau des Modells besteht aus Metallguss. Es verfügt über eine schwarze Inneneinrichtung, zierliche Nachbildungen der Lüftergitter sowie Nummernschilder an der Front- und Heckseite, was insbesondere Modellbahner erfreuen wird, da dieses Detail zur größeren Vorbildnähe auf der Anlage beiträgt. Das mit Flügeltüren ausgestattete Vorbild wurde 2009 vorgestellt und kam 2011 in den Handel. Info: www.schuco.de.

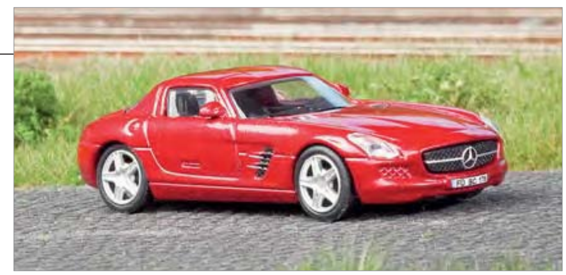
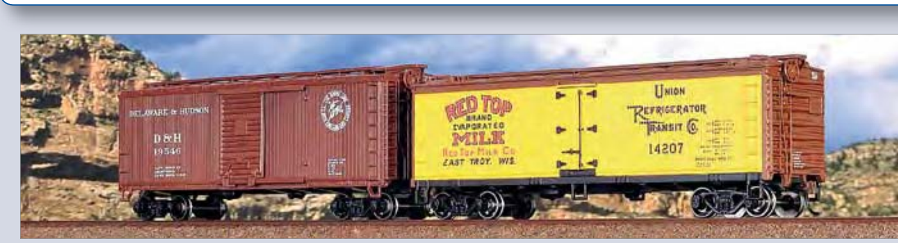


Foto: Klaus Eckert

✪ ✪ US-CORNER ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪ ✪



Vom Athearn-Ableger Roundhouse gibt es in H0 einen neuen 40-Fuß-Kühlwagen mit „Red Top Milk"-Bedruckung (Art.-Nr.: 85452) sowie einen in der Epoche passenden 40-Fuß-„Double-Sheathed-Boxcar" in den Farben der Bahngesellschaft Delaware and Hudson (Art.-Nr.: 85200).

Das GP9- Prachtmodell aus der Athearn-Genesis-Serie ist nun auch als Maschine der New York Central im „Lightning-Stripe"-Farbschema erhältlich (Art.-Nr.: G62629). Der 50-Fuß-Boxcar der Pan Am Railways (Art.-Nr.: 96615) aus der Ready-to-Roll-Linie passt zeitlich zwar nicht ganz zur GP9, dafür farblich und regional ganz gut. Der elegant lackierte Wagen ist ein interessanter Farbtupfer auf modernen US-Anlagen. Pan Am Railways hat übrigens nicht viel mit der ehemals weltbekannten Fluglinie gemein. Im Jahr 1998 kaufte die Guilford Rail den Namen und das Logo der bankrotten Fluggesellschaft und firmiert seit 2006 unter selbigem Namen. So lebt dieses weltbekannte Logo nun auf Schienen weiter.

N-Modellbahner mit US-Affinität können sich auf einen achtteiligen „Super Chief" der Santa Fe Railway freuen (Art.-Nr.: 106-076), wie er 1953 in der goldenen Ära zwischen Chicago und Los Angeles verkehrte. Wer viel Platz auf seiner Anlage hat, kann auch noch ein vierteiliges Ergänzungsset erwerben, um den vollständigen Zug nachbilden zu können. Die Santa Fe setzte vor ihren Personenzügen gerne F-Units von EMD ein. Die passenden Loks findet man ebenfalls im Kato-Programm, etwa eine F7A (Art.-Nr.: 176-2121).

Athearn-, Roundhouse- und Kato-USA-Produkte werden hierzulande von Noch importiert.





Fotos: Rainer Albrecht

MODELLBAHN AKTUELL

ROCO ▸ *Klassiker V 200.1, Cargo-150 126 und moderne Privatbahn-Elektroloks*



Die 185.2, eine Mehrsystem-Lokomotive der schweizerischen Crossrail AG

.



Die 189 912 der Lokomotion besitzt wie ihr Vorbild vier Stromabnehmer.



Modell der 150 126 als Fahrzeug der DB-Güterbahnsparte.

Einen Klassiker hat Roco mit der V 200.1 aufgelegt, die im Vorbild vor schweren Personen- und Güterzügen anzutreffen war. Das Modell zeigt sich in einer Ausführung für die Epoche III. Die Wechselstromversion besitzt einen lastgeregelten Digital-Decoder und einen Soundgenerator. Für den Güterverkehr auf H0-Anlagen hat Roco die sechsachsige 150 126 als Fahrzeug der DB Cargo herausgebracht.

Mit dem Modell einer 185.2 des Schweizer Eisenbahn-Verkehrsunternehmens Crossrail erfreut Roco die Liebhaber der modernen, international agierenden Güterbahn. Der Fünfpolmotor wirkt auf alle vier Achsen. Auf dem Dach sind, wie beim Vorbild, das im internationalen Verkehr unterschiedliche Fahrleitungssysteme nutzen kann, vier Stromabnehmer angebracht. Dasselbe gilt für die 189 912 der Lokomotion GmbH, einer weiteren Neuheit aus dem Roco-Programm. Das große Pendant dieser Lok kommt vornehmlich im Italien-Verkehr zum Einsatz. Ihr blau-gelbes Design mit dem markanten Schriftzug weist auf das EU-Verkehrsprojekt „CREAM" hin. Hinter diesem Akronym verbirgt sich die Formulierung „**C**ustomer-driven **R**ail-freight services on an **E**uropean mega-corridor based on **A**dvanced business and operating **M**odels".

Zur Ausstattung der genannten Modelle gehören ein Fünfpolmotor mit Schwungmasse, eine Schnittstelle nach NEM 652 mit Steckvorrichtung und in der Wechselstrom-Version ein Digital-Decoder. An den Lokenden befindet sich jeweils eine Kupplungsaufnahme gemäß NEM 362 mit Kurzkupplungskinematik. Info: www.roco.co.at.

Fotos: Klaus Eckert



Die V 200 126 verfügt in der Wechselstromausführung über Sound.

SEM ▸ *Sächsischer Postwagen in H0e*

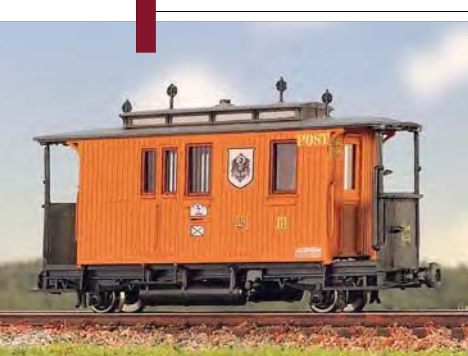


Foto: Rainer Albrecht

Ein Kleinserienmodell eines zweiachsigen Post-/Personenwagens der Gattung 747 der K.S.ST.EB ist beim Sächsischen Eisenbahn-Modellbau erhältlich. Das Fertigmodell stammt aus der Epoche I und ist wahlweise in Ocker oder Grün zu haben. Es handelt sich um einen Umbau auf Basis eines Technomodell-Fahrgestells. Weitere sächsische Modelle und Infos unter: www.sem-h0e-modelle.de.

SCHNELLENKAMP ▸ *Kohlenkörbe in 0*

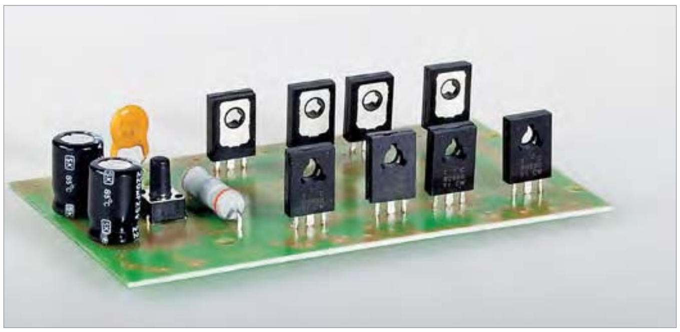


Foto: Werk

Im Zweierpack bietet Schnellenkamp Kohlenkörbe als Messingbausatz für die Spur 0 an. Der Bausatz (Art-Nr. 6031) besteht aus einem Ätzblech für zwei Körbe sowie je drei Schürwerkzeugen. Er kann gelötet oder geklebt werden. Weitere Informationen zu neuem Zubehör und Fahrzeugen von Schnellenkamp sind unter www.schnellenkamp.com zu finden.

VIESSMANN ▸ *Straßenfräse und Magnetartikel-Decoder*

Viessmann bereichert die H0-Straßenszenerie mit einer Wirtgen-Straßenfräse des österreichischen Bauunternehmens STRABAG. Das Modell besitzt drei gelbe Rundumleuchten. Für deren Anschluss empfiehlt Viessmann einen Modellbahntrafo mit 14 bis 16 V Gleich-/Wechselstrom. Zur Steuerung von insgesamt vier Magnetartikeln mit Doppelspulenantrieb ist der neue Decoder für DCC und Märklin-Motorola erhältlich, eine „Light-Version" des 5212. Die Adresse ist digital an einer Zentrale einstellbar. Die Kontakte lassen sich über Löt-Anschlussflächen herstellen. Info: www.viessmann-modell.de.



Der neue DCC-Magnetartikel-Decoder wird ohne Gehäuse geliefert.

Fotos: Klaus Eckert



Die gelben Rundumleuchten der Straßenfräse lassen sich in Betrieb nehmen.

MODELLBAU JÜRGENSEN ▸ *Ybbser Straßenbahn*



Foto: Werk

Der Kleinserienhersteller von Modellen der Straßenbahn Ybbs führt die Produktion von H0e-Modellen nach einer Zwangspause weiter. Neu ist die Fertigung von Ybbs-Tram-Modellen im Maßstab 1:45 (Bild, Mitte). Die 0e-Modelle aus geätztem Messingblech wird es unlackiert mit und ohne Antrieb sowie als Fertigmodelle geben. www.modellbaujuergensen.de

BAHLS ▸ *Güterwagen und Radsätze in Z*



Foto: Werk

Z-Spezialist Bahls bringt als Neuheit für 2012 einen geschlossenen Güterwagen der Hannover-Altenbekener Eisenbahn der Reihe G 501 bis 559. Das fein detaillierte Fertigmodell wird wahlweise mit oder ohne Bremsersitz geliefert. Die Angebote zu Superungen von Großserien-Dampfloks werden sukzessive ausgebaut. Für Umbauspezialisten gibt es in diesem Jahr für einige Lokbaureihen neue feine Radsätze aus Metall. Weitere Informationen im Internet: www.michael-bahls.de.

HORNBY ▸ *H0-Fertigmodell „Dorfschule"*

Das Fertigmodell einer Dorfschule eignet sich für H0-Anlagen, die in einer älteren Epoche spielen. Es ist aus Kunststein (Polyresin) gefertigt und zeigt viele erhabene Strukturen wie Mauersockel und Ecksteine. Das Gebäude mit den Abmessungen 180 x 100 x 145 Millimeter ist bereits ab Werk aufwendig lackiert und gealtert worden. Info: www.hornbyinternational.com.



Foto: Klaus Eckert

ICAR ▸ *Kirovetz K 700 für H0*



Foto: Werk

Vom Kleinserienhersteller ICAR aus Tschechien sind neue H0-Modelle lieferbar. Der sowjetische Großtraktor Kirovetz K700 mit Allradantrieb wurde ab 1962 hergestellt und unter anderen in die DDR exportiert. Der fein detaillierte Modelltraktor aus Resin ist als nicht ganz billiges Fertigmodell in mehreren Versionen oder als Bausatz zu haben. Die Modelle werden von dem auf DDR-Fahrzeuge spezialisierten Händler Schildhauer-Modellbahn in Greifswald vertrieben. Info: www.modellbahn-schildhauer.de

Modellbahn Aktuell

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 30 JAHREN:
Enge Verwandte der Knödelpresse

☐ Vor 30 Jahren wurden die letzten Exemplare der 50 elektrischen Doppellokomotiven der Baureihe E 479.1 an die Tschechoslowakischen Staatsbahnen geliefert. Im MEB 04/1982 wurde die Technik der imposanten Gleichstromlokomotiven vorgestellt. Heute gehören die Loks zur Baureihe 131 und werden von der slowakischen Güterbahn ŽSSR Cargo noch immer vollständig eingesetzt. Sie laufen auf der Hauptstrecke Košice – Žilina und weiter zu den tschechischen Bahnhöfen Bohumín und Hranice.



Foto: MEB-Archiv

INTERMODELLBAU DORTMUND

Modellbahn-Mekka in den Westfalenhallen

☐ Auf der Intermodellbau sind vom 18. bis 22. April 2012 wieder zwei komplette Messehallen dem Thema Modelleisenbahnen gewidmet. Neben den vielfältigen Produkten der Händler und Hersteller begeistern besonders die ideellen Aussteller und Klubs mit Geschick und Detailverliebtheit. In diesem Jahr präsentieren sie 35



Foto: Westfalenhallen Dortmund

Großes Publikumsinteresse ist in Dortmund jedes Jahr garantiert.

Modellbahnanlagen aus neun europäischen Ländern. Davon sind 17 erstmals in Deutschland zu sehen, teilweise werden sie zum ersten Mal überhaupt der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Eine Besonderheit ist die Anlage aus Polen. Sie wird erstmalig in Europa als Nachtanlage gezeigt. Karl-Friedrich Ebe vom Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) sagt dazu: „Wir werden um die Anlage eine Art Kasten bauen, der abgedunkelt ist. Neben der Notbeleuchtung leuchten im Inneren nur hunderte Modelllämpchen auf der Anlage.“ Ein weiterer Modellbauer hat das ehemalige Dorf Rockenfeld im vorderen Westerwald nachgebaut, den Geburtsort der Vorfahren der amerikanischen Rockefellers. Die Anlage entstand nach dem Bebauungsplan des Dorfes von 1886. Eine französische Schmalspurbahn ist im exotischen Maßstab S (1:64) gebaut. Auf der Anlage nach einem Vorbild in der Auvergne zuckelt die Lok mit wenigen Wagen eine Steilstrecke hoch. Die Dampflokomotive, Waggons und Gebäude sind alle im Eigenbau entstanden. Dies sind nur einige der Highlights, die auf die Modellbahner in Dortmund warten. Ein Besuch ist wirklich zu empfehlen.

Mitmachen & Gewinnen!

Wir verlosen unter allen Einsendern **2 x 10 Eintrittskarten** für die Intermodellbau in Dortmund. Einfach Karte einsenden an die Verlagsgruppe Bahn, Stichwort Intermodellbau, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder im Internet unter www.vgbahn.de teilnehmen. (Einsendeschluss ist der 13. April 2012.)

Lebenslanges Abo für den Bahn-Kiosk



Gewinnen Sie ein lebenslanges Abonnement des neuen Bahn-Kiosk für iPhone und iPad! Alle Messe-Besucher können direkt an unserem Stand an diesem tollen iPad-Gewinnspiel teilnehmen. Ab sofort sind die Monatsausgaben MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal sowie die Sonderausgaben der Verlagsgruppe Bahn mobil abrufbar.
Wir drücken Ihnen die Daumen!

Machen Sie mit bei unserem Bahn-Kiosk-Gewinnspiel! Gewinnen Sie ein lebenslanges Abonnement des neuen Bahn-Kiosk für iPhone und iPad!

Name ....

Vorname..............................

Straße ....

PLZ/Ort ....



Besuchen Sie uns auf der Messe am Stand Halle 4 /4.A28
Intermodellbau Dortmund vom 18. - 22. April 2012

MODELLBAHNCLUB ZWICKAU

Kindertag mit Modelleisenbahn

☐ Der Modellbahnclub Zwickau e.V. führte am 17. Februar 2012 einen Kinderfahrtag im „Haus der Modellbahn“, Crimmitschauer Str. 16 durch. An diesem Tag wurde es den Kindertagesstätten der Stadt Zwickau ermöglicht, kostenlos mit ihren angemeldeten Gruppen die Winterausstellung zu besuchen. Ziel war es zum einen, den Kindern der Einrichtungen die Möglichkeit zu geben, kostenlos und ohne die Eltern die Ausstellung zu besuchen, zum anderen, den Nachwuchs für das Hobby Modelleisenbahn zu begeistern. An diesem Freitag besuchten insgesamt über 150 Kinder im Alter von vier bis zehn Jahren aus acht Einrichtungen die Ausstellung. In der Vorbereitung konnte dank der Firmen Märklin und Piko den Gruppen eine kleine Aufgabe gestellt werden: Die Kinder sollten zur Ausstellung selbstgemalte Bilder mit Eisenbahnbezug mitbringen. Unter allen Bildern wurde vom Vorstand des MBC Zwickau e.V. das schönste Bild gewählt. Die Einrichtung, aus der das Bild stammte, wurde mit einer Märklin-Startpackung und Ausstattungsmaterial von Piko prämiert. Der MBC Zwickau möchte sich an dieser Stelle bei allen Unterstützern dieser Aktion recht herzlich bedanken. Der Kinderfahrtag konnte rundum als Erfolg bezeichnet werden. Die Reaktionen der kleinen Gäste zeigten, dass das Hobby Modelleisenbahn auch in den Zeiten von Playstation und Internet immer noch viele Kinder begeistern kann.



Fotos: MBC Zwickau e.V.

Stolz präsentierten die Kinder die selbst gebastelten oder gemalten Kunstwerke zum Thema Eisenbahn. Schließlich lockte ein schöner Preis.



In Ruhe Eisenbahn spielen: Dieses Angebot machte der MBC Zwickau den Kindern aus den Kindertagesstätten der Stadt.

MEB-PREISAUSSCHREIBEN

US-Modellbahner im Glück

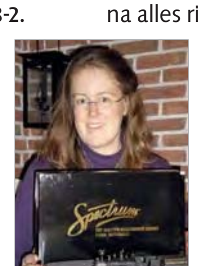
☐ Unser Gewinnspiel in der November-Ausgabe 2011 führte zu einer Flut von Einsendungen. Die meisten fanden die im Heft versteckte Antwort: F2A. Das zeigt uns, dass die Leser des MEB sich sehr für US-Themen interessieren. Besonders erfreulich war die rege Teilnahme am Spezialpreis für die Besucher der Rodgauer US-Convention. Wenn dann dieser Preis an einen jungen Modellbahner geht und auch Frauen unter den Gewinnern sind, hat Fortuna alles richtig gemacht.



Kay Böcker freute sich sehr über den Spezialpreis, eine Pennsy-2-8-8-2.



Der Leipziger Peter Trotte freute sich über eine SD 40-2 von Bachmann.



Susanne Kuhn kann mit ihrer Bachmann-Shay den Bau einer Waldbahn beginnen.

Fotos: Privat

MESSE-KALENDER

22. - 25. MÄRZ 2012:
Faszination Modellbau, Karlsruhe, Messe

18. - 22. APRIL 2012:
Intermodellbau, Dortmund, Westfalenhallen

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 24, ab 1.1.2012, Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
Schweiz: Kleines Abonnement 107,60 sFr
Großes Abonnement 141,50 sFr
EU-Länder: 63,80 €
Andere europäische Länder: 75,80 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 -0, Fax (089) 319 06 -113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen, Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50, IBAN DE 89360700500286011200, Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

Vorschau



Foto: MEB-Archiv

DIE PARTNER DER REICHSBAHN

Vor 50 Jahren in Leipzig gegründet: Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband hatte einen Sonderstatus nicht nur wegen seiner Sonderfahrten.



Foto: Gauß

Außerdem

Faszinationen aus der Fächerstadt

Die Karlsruher Modellbau-Schau hat einen besonderen Stellenwert als erste Publikums-Messe nach Nürnberg.

Noch-Kooperationen

In Teil zwei des Interviews mit Firmenchef Dr. Rainer Noch stehen Asien und die Branchenzusammenarbeit im Fokus.

Brockendampf und Harz-Impressionen

Seit 125 Jahren wird im Harz auf schmaler Spur gefahren, willkommener Anlass für das Festprogramm der HSB.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das Mai-Heft erscheint am **18. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

EIGENBAU MIT GÜNSTIGER PAPPE

Unterpreuschwitz, Teil 8: Die H0-Anlieger atmen auf. Der Straßenbau ist nicht so teuer wie erst befürchtet, denn Karton dominiert als Material.

ABGESANG IM THYRATAL

Wo einst 52 für ordentlich Dampf zwischen Stolberg und Berga-Kelbra sorgten, sind jetzt nur noch Gips- und Holzzüge auf einer Teilstrecke unterwegs.



Foto: Henning Gothe



Foto: Weigelt

UNTERWEGS IN IGGSHEIM

Den Flair der alten Zeit verbindet der bekannte Videofilmer Paul Weigelt auf seiner H0-Anlage mit Kamera-Exkursionen.

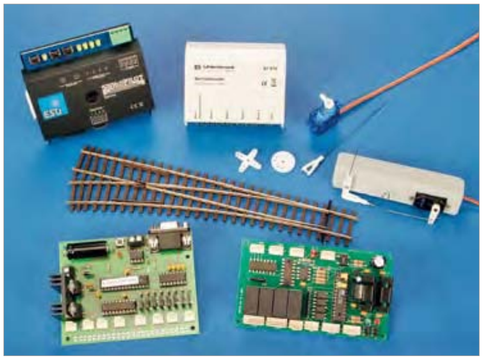


Foto: Klaus Eckert

STILLE DIENER ALS ANTREIBER

Servo-Antriebe aus dem RC-Modellbau bieten sich als Ersatz für Spulenantriebe an.

